R.W. Thompson

Dia - D
comienza la invasión

San Martin Historia del Siglo de la Violencia



batallas libro n.º 7

Barrie Pitt presenta la historia ilustrada del siglo de la violencia que edita San Martín

La cronología del siglo XX es un catálogo de violencia como jam hasta ahora conociera el mundo. Dos guerras a escala mundial han s ñalado las cimas de la inevitable inclinación del hombre hacia la viol cia; pero el período no ocupado por esas guerras no ha sido me violento: la humanidad no ha cesado de prepararse para la violencia, ejecutar actos violentos o de ocuparse de sus consecuencias.
Cuanto más capaz se hace la raza humana de controlar el medio que la rodea, más le empuja su ansia de autoafirmación a poner en peligro ese medio con el uso de la violencia. El instinto de luchar y destruir parece ser tan básico en la naturaleza humana como el instinto de amar y crear.

Para comprender mejor este siglo de violencia, **San Martín-Ballantine** inicia ahora la publicación de una extensa colección, la **Historia Ilustrada del Siglo de la Violencia.** En ella se integrará la historia ilustrada de la Segunda Guerra Mundial, que tan enorme éxito tiene, y que continuará ofreciendo las series ya conocidas por sus lectores. Seguirán apareciendo los libros de Batallas, Campañas y Armas de la Segunda Guerra Mundial, y se ampliarán para incluir otras batallas, campañas y armas de todo el siglo de otros períodos y diferentes países, desde el Oriente Medio hasta Vietnam y desde la España de 1936 hasta las luchas revolucionarias de América del Sur. En la serie de **Personajes** se presentan biografías de los hombres: unos, de reconocida grandeza; otros, de infausto recuerdo, que arrastraron a la humanidad a la violencia o que emplearon la violencia para dirigir la lucha por la paz. Ya se han publicado las biografías de **Patton, Skorzeny, Hitler, Tito, Mussolini** y **Zhukov.**

Los libros irán, en todos los casos, profusamente ilustrados. El siglo XX ha sido la era de la cámara fotográfica, gracias a la cual han podido desarrollarse nuevas técnicas de presentación. Hemos demostrado bien el dominio de dichas técnicas con la **Historia Ilustrada de la Segunda Guerra Mundial.** Dondequiera que haya tenido lugar un hecho de violencia ha habido una cámara pronta a registrarlo. El equipo de investigadores de la colección ha recorrido los archivos públicos y las colecciones particulares de todo el mundo en busca de las mejores fotografías, para que todos los libros vayan inmejorablemente ilustrados. Los textos se deben a las plumas de los escritores y comentaristas más competentes del mundo, cada uno experto en su campo. Todos son concisos y de fácil lectura; textos e ilustraciones componen juntamente una nueva forma de presentar la información. Los libros ilustrados de San Martín son un nuevo tipo de libros para el lector moderno.

PRESENTACION

No fue la batalla decisiva contra Alemania, y la prueba de ello es que, muy poco después del desembarco, las tropas alemanas estuvieron a punto de arrojar al mar a los invasores, impidiéndoselo su escasez del material y la falta de carburante. Sin embargo, no cabe la menor duda de que con el éxito del Día-D y la apertura de una brecha en la Muralla del Atlántico, el principio del fin se aproximó celéricamente hasta las banderas del III Reich. Ahora se creaba, a las espaldas mismas del dispositivo de defensa alemán, un nuevo frente extraordinariamente virulento y el Rhin dejaba de ser para los aliados, por vez primera, un sueño lejano e inaccesible.
El Día-D o «el día más largo» del siglo para determinados autores, fue una batalla de altos vuelos, en la que se enfrentaron dos ejércitos veteranos y muy fogueados. Los americanos y británicos, con la minúscula representación francesa, se alzaron con la victoria aunque sería injusto no precisar que se trató, fundamentalmente, más de una victoria del motor y de la máquina, que del corazón y el músculo. La inmensa potencia industrial de los Estados Unidos de América floreció allí como en lugar alguno. Los enjambres de aviones, las cerradas escuadras de buques, el lujo inconcebible de material logístico y de destrucción, inclinaron la balanza del lado de los invasores. Sobre todo cuando los alemanes, sometidos desde hacía largo tiempo al bloqueo y a los bombardeos masivos, no estaban en condiciones de contrabalancear la acción del enemigo oponiendo un avión propio a cada avión atacante, un «panzer» a cada carro invasor y una ametralladora a cada ametralladora de las que desembarcaban en las playas normandas.
El Día-D fue la gran revancha por Dunkerque, por Dieppe y por tantas otras afrentas. Una jornada gloriosa para los aliados que hizo que, al otro lado de los frentes, en el campo soviético, Stalin respirase tranquilo encontrando, al fin, la oportunidad que tanto ambicionaba para lanzarse sobre la Europa Oriental y someterla al arbitrio ruso.

Vicente TALON

Comienza la invasión Día-D

R. W. Thompson





Director Editorial: Barrie Pitt
Asesor Militar: Sir Basil Liddell Hart

Director Artístico: Peter Dunbar
Editor Gráfico: Robert Hunt
Dibujos: Gibson, Marsh,
Philip Thompson y
Trevor Wooldridge
Cubierta: Denis Piper
Ayudante de Investigación: Yvonne Marsh
Cartografía: Richard Natkiel

Prologuista y Presentador
de la Edición Española:
Vicente Talon

Las fotografías para este libro fueron especialmente seleccionadas de los archivos siguientes, de izquierda a derecha: Págs. 2-3, US National Archives; 7, Imperial War Museum; 9, United Press International; 10, IWM; 11, IWM; 12, Ullstein; 14, US Army; 15, IWM/US Signal Corps/IWM; 18-19, IWM; 20-21, US Nat. Arch.; 22-23, US Army; 25, IWM; 31, UPI; 32, IWM; 33, Associated Press/US Army; 34, US Army; 35, IWM; 44-45, UPI; 47, Suddeutscher Verlag; 48, IWM; 50, Sado-Opera Mundi/Ullstein; 51, Sado-Opera Mundi; 53, Sado-Opera Mundi; 54, Bundesarchiv; 55, Sado-Opera Mundi; 57, Sado-Opera Mundi; 63, Sado-Opera Mundi; 65,Sado-Opera Mundi; 66-67, US Army; 68, US Army; 71, US Army; 74-75, US Navy; 75, US Navy; 76, US Army; 77, US Signal Corps/US Army; 78, IWM/US Army; 79, Sado-Opera Mundi; 81, IWM/US Coast Guards/US Navy/IWM; 82, US Nat. Arch.; 83, US Coast Guards/US Army; 85, US Air Force; 87, US Coast Guards; 88, US Army/US Signal Corps; 89, US Army/IWM; 90-91, US Army; 93, US Army/Ullstein/US Army; 94-95, IWM; 96-97, UPI; 98, IWM; 98-99, IWM; 100-101, US Nat. Arch.; 100, IWM; 101, IWM; 102, US Army; 103, US Nat. Arch/US Army; 104, IWM/Keystone; 105, UPI/Keystone; 106, US Army; 107, Keystone; 108, US Army; 109, US Army/US Nat. Arch/US Army; 110-111, UPI; 112, US Navy; 114-115, US Signal Corps; 116, US Army; 118, US Nat. Arch.; 120-121, IWM; 122, IWM/Soda-Opera Mundi; 124, IWM; 125, IWM/Sado-Opera Mundi; 127, Sado-Opera Mundi; 130-131, IWM; 132-133, Ullstein; 133, Sado-Opera Mundi;134, IWM/Popperfoto; 135, IWM; 137, IWM; 138, IWM; 139, IWM; 142, IWM; 143, IWM; 144, IWM; 144-145, UPI; 145, IWM/Ullstein; 146, IWM; 147, Sado-Opera Mundi; 149, IWM; 150-151, US Army; 154, US Coast Guards; 156-157, US Nat. Arch.; 158, US Army.

Traductor: Roberto López

1.ª Edición publicada en Estados Unidos por Ballantine

LIBRERIA EDITORIAL SAN MARTIN
Puerta del Sol, 6
MADRID-14

Printed in Spain-Impreso en España
Gráficas Lormo
D.L.M. 14.580- 1975
ISBN 84-7140-046-4

Indice

El día del destino

Introducción por el Capitan Sir Basil Liddell Hart

En la historia del siglo en que vivimos no hay día más memorable que el Día-D en Normandía, en 1944, y R. W. Thompson ha escrito sobre el mismo un relato no menos memorable. El autor capta y hace sentir al lector la atmósfera y la tensión del día 6 de junio. Al tiempo que describe la tremenda baraúnda que precedió al desembarco, sus azares, contratiempos y éxitos, consigue hacer una exposición notablemente clara del curso de las operaciones y los factores que influyeron en ellas. A pesar de la intensidad emocional de que hace muestra, y que evidentemente siente, el cuadro que nos presenta nunca resulta desfigurado ni desviado de lo que fue la realidad. No se trata de un simple libro, sino de la narración de una auténtica gesta.

Se inicia el relato con la situación existente en Gran Bretaña a principios de la primavera de 1944, y proporciona una información gráficamente clara de los preparativos para la vuelta de los aliados a Europa, con Normandía como puerta de acceso, incluyendo las precauciones de seguridad que se tomaron. Además de las propias fuerzas británicas, había tres cuartos de millón de hombres procedentes de los Estados Unidos a principios del año, y este número fue más que duplicado hacia finales de mayo —por tanto, el total de fuerzas de combate en este momento se elevaba a once divisiones, sin contar las que todavía habrían de llegar. Las tropas americanas estaban estacionadas en su mayoría en la parte Sur-Oeste y Oeste del país, extendiéndose desde Southampton hacia el Este, mientras que las tropas británicas para la invasión de Normandía ocupaban la zona Sur-Este, principalmente Hampshire y Sussex.

Era tan raro ver uniformes británicos en el Sur-Oeste, aparte de aquellos soldados que estuvieran de permiso, que esta región era irónicamente descrita por sus habitantes como la "Inglaterra ocupada", punto que Thompson no menciona. Esta denominación se solía aplicar jocosamente, y no con resentimiento, gracias a las buenas relaciones establecidas entre las tropas americanas y los moradores de las áreas en que habían sido estacionadas— hecho éste al que puedo aportar un testimonio personal, al haberme pasado la mayor parte de los meses de febrero y marzo visitando las divisiones de vanguardia de la invasión y a sus comandantes en aquella región.

La razón principal de la separación de estas fuerzas era evitar la confusión y problemas que representarían el que las líneas de abastecimiento americanas y británicas llegaran a cruzarse. Fue éste un punto en el que muy a menudo se hizo hincapié en las discusiones de preparación de la invasión, particularmente el general Montgomery, designado para ejercer el mando directo de las fuerzas de invasión, al mando del general Eisenhower, nombrado Comandante Supremo. Por otra parte, esta separación estaba fundamentada sobre la base de que las fuerzas americanas y británicas convergieran en un punto entre las penínsulas de Cherburgo y el Havre. Hitler, ciertamente, fue el primero en deducir la importancia estratégica de este esquema, pero afortunadamente para los aliados, el comandante en jefe alemán en el Este, mariscal de campo von Rundstedt, ignoró esta importancia en favor de su convicción de que lo más adecuado para los aliados era efectuar el desembarco por la parte más estrecha del Canal de la Mancha, el sector más próximo a Alemania.

Después de poner de manifiesto claramente las disensiones existentes dentro del mando enemigo —entre Rundstedt y Rommel, así como entre Hitler y Rundstedt— Thompson pasa directamente a describir lo que fue el Día-D, del que proporciona una clara y exacta idea. Da prioridad en su relato a las operaciones aerotransportadas en ambos flancos, que fueron las que iniciaron el ataque al otro lado del Canal, pero aunque el relato de los desembarcos por mar es relativamente breve, proporciona la mayoría de los puntos y factores clave— y con notable concisión.

En realidad, la notable calidad del libro radica en la habilidad con que destaca los hechos más sobresalientes a la vez que imbuye en el lector la emoción que se ocultaba tras ellos.





Preparativos de invasión

A ninguno de los casi dos millones de visitantes que hubo en Inglaterra durante la primavera de 1944, pudo haberles pasado desapercibido el origen de la fuerza de la Isla. Los signos que evidenciaban su poderío naval, que la había permitido desde siglos atrás, no sólo rechazar las amenazas de Felipe II de España, Napoleón I de Francia e Hitler de Alemania, sino fundar un imperio que abarcaba una cuarta parte de la superficie de la tierra, cabía buscarlos no sólo en los mares que la rodeaban, patrullados constantemente por pequeños y grandes buques de guerra, en los cientos de puertos convertidos en auténtico hervidero de construcción naval de la más sorprendente variedad, en los numerosos muelles o rampas que la permitían dar salida y entrada a muchas clases de embarcaciones desde playas y estuarios, en los astilleros erizados de estructuras desnudas de buques en proceso de construcción, en toda la actividad de sus costas, sino también tierra adentro, en sus recursos naturales de carbón, hierro y acero, en la industria ligera y pesada y, sobre todo, en la preocupación y celo de sus habitantes. La construcción de buques no estaba limitada solamente a los astilleros, sino que se podía ver cómo cualquier tipo de embarcación iba tomando forma en las propias calles, anchas o estrechas, grandes avenidas, etc. Y no sólo buques o embarcaciones de distinto tipo, sino "cosas que flotaban" iban tomando forma bajo los martillos de decenas de millares de trabajadores. Daba la impresión de que la construcción naval se había convertido en una "industria casera", y los niños, que regresaban de la escuela, se paraban a contemplar con curiosidad a soldadores y remachadores, fascinados por los esqueletos de acero que iban tomando forma a la puerta de sus propias casas.

Incluso muchas de las principales actividades del ejército tenían mucho que ver con el mar. A las órdenes del general Hobart, el personal del ejército y la marina trabajaba hombro con hombro en gran número de tareas "combinadas".

Los carros de combate Churchill y Sherman, después de muchas pruebas y fracasos, fueron adaptados para hacer frente a los obstáculos con que se encontrarían en el asalto a las playas de Normandía. La 79 División Acorazada aumentó sus efectivos hasta un total de mil vehículos blindados, destinados a encabezar el asalto.

La demanda de personal encargado de tripular los muchos miles de vehículos especializados suponía un gran problema, pues se requerían hombres de un alto grado de pericia, valor y recursos, además de un gran temperamento, y daba la impresión de que la demanda combinada de ingentes cantidades de vehículos especializados de tierra y mar por un lado, y por otro las necesidades de los comandos naval, militar y de desembarco, bien podían privar a los servicios convencionales de muchos de sus mejores hombres. Mientras Hobart entrenaba dotacioens para sus anfibios, la marina entrenaba tripulaciones par su gran flota de lanchas de desembarco, barcazas de desembarco de carros de combate, lanchas de asalto, lanchas dotadas de baterías de tubos lanzacohetes que podían devastar pueblos enteros con una sola salva, lanchas adaptadas para trabajos especiales de vigilancia, e incluso



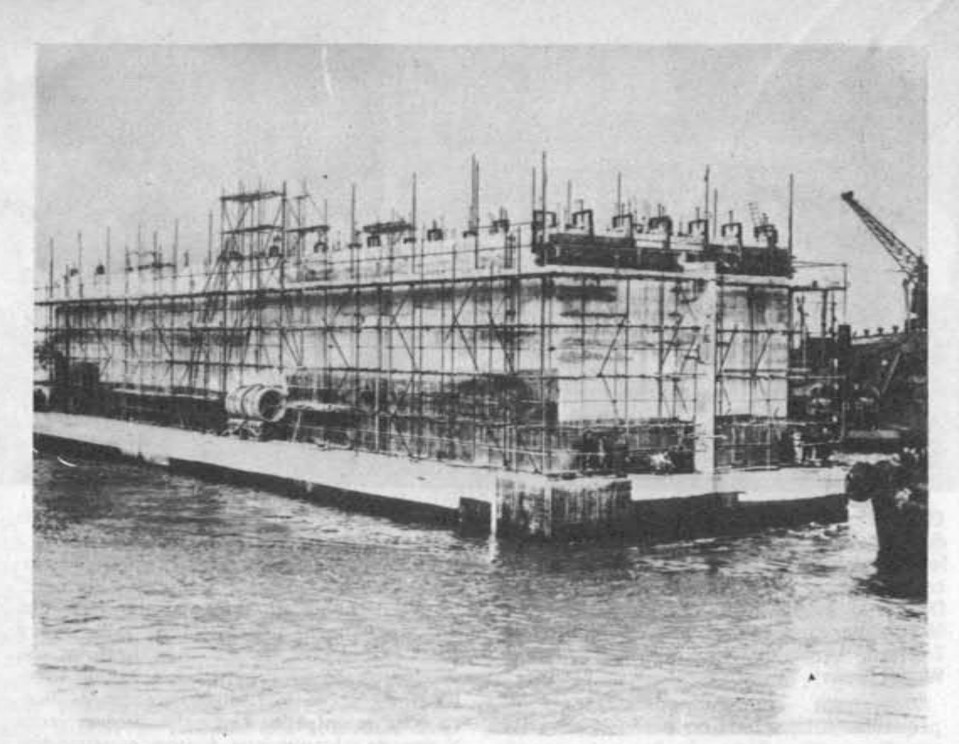
El Mando Supremo Aliado. De izquierda a derecha: teniente general Omar N. Bradley; almirante sir Bertram Ramsey; mariscal jefe del aire sir Arthur Tedder; general Dwight D. Eisenhower; general sir Bernard Montgomery; mariscal jefe del aire sir Trafford Leigh-Mallory; teniente general Walter Bedell Smith

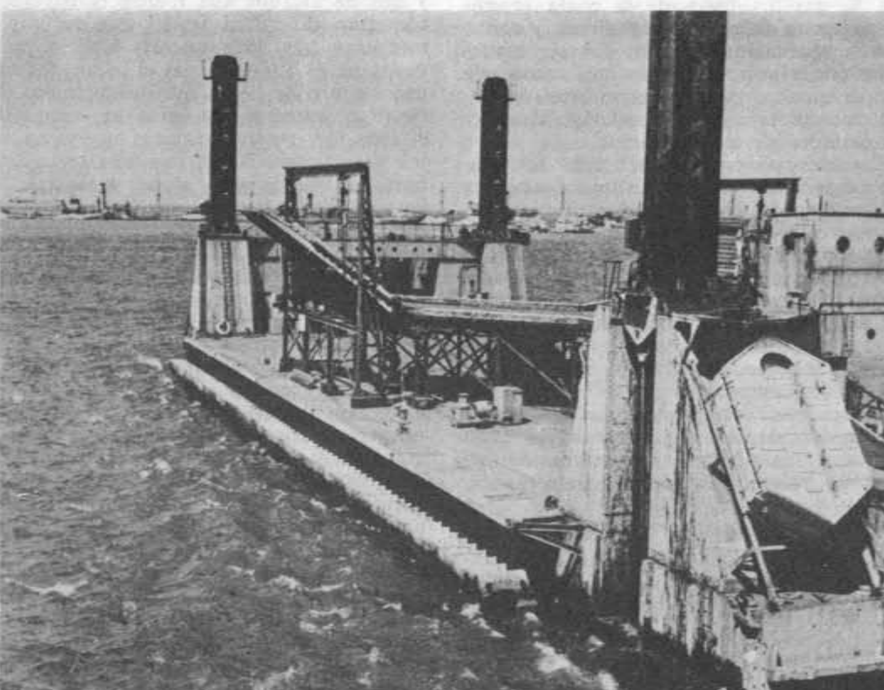
pequeños submarinos conocidos como naves X, ocultos fuera de la costa enemiga en aguas de poca profundidad, y todas estas embarcaciones tenían que ser manejadas por tripulaciones expertas, razón por la que muchas de ellas estuvieron en acción constante contra el enemigo durante los períodos de entrenamiento.

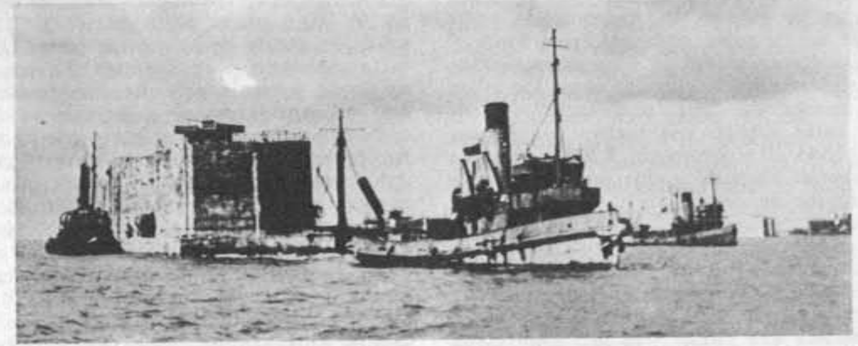
Considero importante subrayar la notable integración de los distintos servicios al combinar el esfuerzo terrestre y naval en una sola y potente arma que, de hecho, fue el "abrelatas" de Normandía.

A principios de la primavera de 1944, la mayoría de estas actividades alcanzaban su punto culminante. Un mes más, tan desesperadamente necesario y tan trabajosamente ganado antes del Día-D, mostró ser indispensable para el éxito total. Sin ese mes extra, los grandes puertos artificiales, de los que dependía el éxito o fracaso de poder o no sostener la batalla en Normandía, no hubieran estado preparados todavía, y el asalto, por muy buenos resultados que hubiera dado, habría sido en vano. Estos grandes puertos artificiales, conocidos como "Mulberries", y "protegidos por rompeolas llamados "Gooseberries", eran de una complejidad muy singular, ya que comprendían trozos de carretera conocidos como unidades "Whale", enormes cajones de acero y hormigón, llamados "Phoenix", y toda una gama de accesorios. Se necesitaba un total de 146 cajones "Phoenix" de seis tamaños distintos, pesando los diez más pequeños 1.672 toneladas cada uno y 6.044 toneladas los 60 más grandes. Se emplearon en su construcción 31.000 toneladas de acero y 1.350.00 metros de acero para encofrado. Los ocho diques secos y dos de atraque que fueron construidos, con gran dificultad tenían que ser suplementados por doce grandes huecos excavados en el Támesis bajo el agua, dejando una barrera de tierra entre cada hueco del río. Las barreras de tierra se romperían cuando los enormes cajones quedaran listos para flotar. 20.000 hombres trabajaron horas extra durante meses mientras las bombas de extracción de agua funcionaban constantemente.

Pero construir estos extraños objetos, totalmente a escondidas de los reconocimientos aéreos del enemigo, no era suficiente. No sólo tenían que flotar, sino también hundirse rápidamente a distintas profundidades según los tamaños. Después de muchas pruebas y sus consiguientes fracasos, el tiempo invertido en el hundimiento de los más grandes se redujo, de una hora y media a sólo 22 minutos. Cada "Phoenix" era también una "especie de barco", con acondicionamiento para tripulación, y que montaba dos cañones Bofors más 20 toneladas de munición. No podían navegar por sus propios medios, sin embargo, y una vez terminados se comprobó que el sistema para ser remolcados era inadecuado. Equipos de aparejadores del muelle de Chatham Naval trabajaron día y noche en las últimas sema-





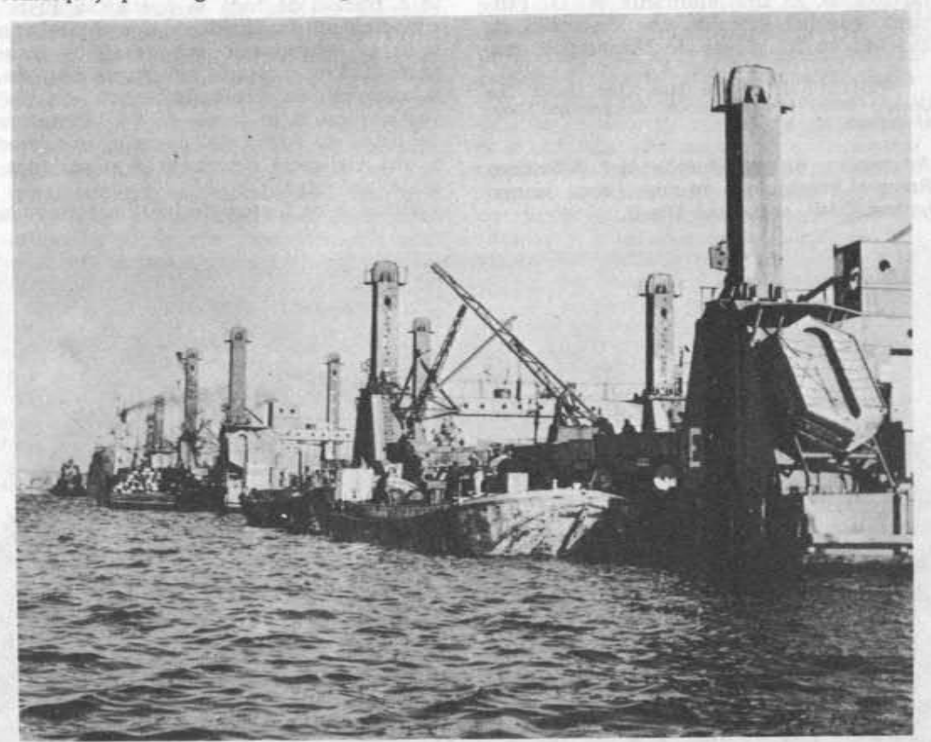


La clave del éxito: Puertos prefabricados. 146 de estos monstruos —los Cajones Phoenix— tenían que ser remolcados al otro lado del Canal y hundidos en su posición exacta. Abajo Izquierda: **Segmentos de muelle para descarga.** Abajo: **Período de pruebas: ensamblando las piezas.**

nas para hacer que el sistema fuera seguro para los remolcadores.

La travesía de 146 de estos "monstruos" en condiciones de seguridad era sólo uno de los muchos problemas del remolque, que exigían de una gran flota de remolcadores para pasarlos al otro lado del Canal y maniobrar con ellos hasta situarlos exactamente sobre el lugar donde debían ser hundidos. Existían también, como aditamento, unos 70 buques viejos, muchos de ellos antiguas unidades de guerra con nombres famosos, que habrían de ser remolcados y hundidos para formar "Gooseberries".

Había en total más de 3.000 chalanas, barcazas y gabarras, tripuladas por 15.000 hombres, comprometidas en el "proyecto de puertos artificiales", que entraban en servicio directamente desde el tablero de



diseños. Como un accesorio más se necesitaban las cabezas de malecón, de 1.000 toneladas de acero cada una, para fondear en las playas, y toda la gran masa de materiales que había tras de ellas, los miles de metros de "puente flotante", tenían que subir y bajar seis metros con la marea, todo ello dentro de 7.200 metros de rompeolas proporcionados por los bloques de navíos hundidos.

Con tales medios, el almirante Ramsey, que mandaba las Fuerzas Navales Aliadas, esperaba construir un puente estable hasta Francia y conseguir la entrega de 12.000 toneladas diarias de suministros a las 33 divisiones que tenían que ser abastecidas de alimentos y munición, como culminación de los servicios "Mulberry", desde las orillas de Arromanches. Mientras tanto "Pluto" *, el oleoducto submarino, era diseñado para transportar combustible hasta Cherburgo, y posteriormente a puntos más accesibles de las costas francesas y belgas.

Describir todas estas actividades como una mínima parte de la empresa que representaba lanzar con éxito un asalto al otro lado del Canal contra una franja de 95 kilómetros de la llamada "Muralla del Atlántico", quizá es quedarse corto, pero no mucho. El contralmirante W. G. Tennant, que había tenido una destacada actuación en las playas de Dunkerque, realizó el proyecto "Mulberry" con un equipo de 500 oficiales de la marina y 10.000 soldados, aparte de la enorme fuerza laboral comprometida en la tarea. La empresa quedó formada por una enorme cantidad de organizaciones a las que se dieron misteriosos nombres clave que, a partir de entonces, pasaron a formar parte del propio idioma, temporalmente, de tal manera que cada servicio desarrolló su propia especie de jerga. "Buco" se refería a la organización de control de construcción, "Turco" a la de control de regreso, "Corep" a la organización de control de reparaciones, "Cotus" a la de control de remolque, todas ellas dando lugar a muchas más subdivisiones.

Pero el éxito de todos estos proyectos y actividades, ciertamente de todas las actividades que se llevaban a cabo en la isla, que abarcaban a todas las facetas conocidas de la guerra, todos los intrincados planes, los milagros de producción, ensamblaje, entenamiento y organización, dependía en gran medida de las actividades de un reducido y selecto grupo de hombres en los que se combinaban una gran osadía, extraordinaria paciencia e ingenio. De la eficacia de la información que estos hombres proporcionaran dependería el éxito o fracaso de toda la operación. El reconocimiento fotográfico desde el aire, con todo lo valioso que era, resultaba insuficiente. Era necesario saber, por ejemplo, la composición geológica exacta de playas y rocas a lo largo de 95 kilómetros de costa en poder del enemigo y sujetos a una vigilancia constante y a una incesante actividad.

Estos datos fueron de inestimable ayuda para los ingenieros que irían a la cabeza de las tropas de asalto, a menudo bajo el agua, para conocer exactamente la naturaleza de los muchos obstáculos, que el enemigo inventaba constantemente y con los que sembraba las playas y accesos marítimos en general. Entre éstos se incluían las grandes masas de obstáculos piramidales sumergidos, "Belgian Gates" (Puertas belgas), y "Elementos C". Conocerlos era desarmarlos, y descubrir estas cosas y muchas otras, explorar los estuarios del Orne, el Vire y otras corrientes fluviales de menor importancia, neutralizar los campos de minas enemigos que impedirían la entrada de las embarcaciones aliadas, era la misión de pequeños grupos de hombres jóvenes dotados de unas cualidades físicas y un sistema nervioso capaces de soportar las temperaturas más extremas, de mantenerse firmes casi a los pies del enemigo, de resistir muchas vigilias en solitario, y sin ningún otro recurso de ayuda que su propia fortaleza de espíritu. Muchos de tales hombres llevaban allí desde los días de Dunkerque, y sus servicios fueron de incalculable valor. Para éstos, la guerra proporcionaba las oportunidades que muchos hombres buscan en vano en tiempo de paz. Noche tras noche, en invierno y en verano, abandonaban las costas de la Isla, saliendo sigilosamente de las tranquilas aguas del estuario del Hamble y regresando a las verdes lomas de los antiguos fuertes de Bockhurst y Gomer con su "botín de guerra". Remolcados en sus botes de desembarco, dejaban a sus barcos nodriza para seguir hasta la costa impulsados por sus propios medios, eso cuando no tenían que zambullirse en el agua inmediatamente usando su equipo de inmersión. De esta forma se movían en los bajíos en medio de bosques mortales, a veces colocando cargas explosivas, más frecuentemente, quitando las colocadas por el enemigo, tomando buena nota mental para reproducir posteriormente diagramas exactos, anotando las condiciones de las mareas, cambios experimentados en el fondo del mar, y recogiendo muestras de distintos puntos para ser sometidas a la consideración de los expertos. Una duda repentina que surgiera en la mente de un experto significaba automáticamente la vuelta a un punto determinado para proceder de nuevo a su examen, pues de ello dependería el éxito de los desembarcos.

En los últimos meses que precedieron al Día-D, los sistemas de seguridad exigieron la más severa limitación a los movimientos del personal civil. El cinturón costero de la Isla fue aislado en una profundidad de 16 kilómetros desde Wash hacia el Sur y hacia el Oeste hasta Land's End, y de Dunbar a Arbroath en Escocia. Innumerables zonas prohibidas, incluyendo bosques como Sherwood, se habían convertido en polvorines, y una red de aeródromos, campos de prácticas y parques de vehículos de todo tipo, confinaba aún más a la población civil. Millones de hombres y mujeres, confinados en zonas costeras o interiores de las que no les era permitido salir, llevaban una vida tan limitada o más que las tropas. De hecho, la vida civil había dejado casi de existir, aunque era esencial conservar algunas de sus funciones.

El 10 de marzo quedaron sujetos a un estrecho control todos los movimientos, comunicaciones y hasta el correo, pero aún cuando no hubiera existido este control, el inmenso peso del tráfico militar, tanto por carretera como por ferrocarril, hacía casi imposible todo movimiento civil. Pocos eran los que habían viajado con comodidad desde hacía tres años, y pocos intentaban ir a cualquier sitio, aunque hacerlo representara un inmenso alivio. El Servicio Nacional de Identidad y el sistema de racionamiento de comestibles y comodidades esenciales hacía tiempo que habían reducido a los habitantes a simples datos "estadísticos". Aparte de médicos, otras personas con una responsabilidad esencial y algunos pocos grupos privilegiados, ningún civil disponía de medios para usar las carreteras no siendo en bicicleta o andando. Las carreteras, en cualquier caso, se habían convertido en auténticas trampas mortales sobre las que los rápidos convoyes rugían en interminables caravanas y a velocidades suicidas, de forma que las casas que formaban calles estrechas de ciudades y pueblos se estremecían durante todas las horas del día y de la noche bajo el efecto del estruendo constante producido por la circulación de los vehículos.

El día 6 de abril fueron cancelados todos los permisos militares y se acentuó más si cabe la censura en el correo y comunicaciones de toda clase. El Ministerio de la Guerra, un tanto a regañadientes, pero consciente de que no podía oponerse a los razonables deseos del Comandante Supremo, impuso severas restricciones a los privilegios diplomáticos, retuvo valijas diplomáticas y puso las embajadas bajo vigilancia. Era muy difícil, si no imposible, determinar el grado de medidas a adoptar con cada embajada, pues hasta la más leal a los aliados podía albergar

* PLUTO: iniciales de Pipe Line Under The Ocean: Tubo de conducción de petróleo bajo el océano. N. DEL E.

Avanzadas de la Muralla del Atlántico; Rommel inspecciona su nueva zona de responsabilidad, antes del Día-D.





enemigos o necios. Era mucho más fácil, por tanto, someter a todas al mismo trato que dedicar vigilancia especial a este o aquel individuo.

En la primavera de 1944 el estado de ánimo del pueblo inglés estaba experimentando un cambio sutil, mezcla de desasosiego y alivio en idéntica proporción. De un lado se alegraba del progreso y de los signos visibles de ayuda física, de la que tan necesitados estaban; por otro lado, temían que las muchas implicaciones de la inmensa "invasión", que estaban cambiando la naturaleza de la Isla, durara siempre. Se sentían los ingleses más identificados con los refugiados europeos que





Resultaba tan raro ver uniformes británicos desde Dorset hasta Cornwall, excepto los de aquellos soldados que se encontraran de permiso, que esta parte del país se llamó irónicamente la «Inglaterra Ocupada» Izquierda: **Unidad blindada norteamericana, con un cuervo de mascota, esperando el momento del embarque, frecuentemente postpuesto.** Abajo a la izquierda: **La 4.ª División norteamericana pasa por Torquey.** Arriba Derecha: **Camino a los muelles de embarque.** Derecha: **En el «área precintada»** Abajo: **Momentos de descanso.**





luchaban a su lado en su deseo de poder regresar un día al Continente, que con los hombres del Nuevo Mundo, con sus extraños hábitos y costumbres, la riqueza de su comida y ropa, su dinero y sus ojos puestos en otros objetivos. Quizá a Churchill, con su sangre americana, le resultara más fácil reconocerles como "primos" y aceptar el paso inevitable de la preciada soberanía británica a unas manos que él no consideraba extranjeras en absoluto.

Realmente, si bien es cierto que Gran Bretaña había admitido un Caballo de Troya en su propia casa, no es menos cierto que las hordas de tropas que salieron de él iban animadas de las mejores intencioens, incluyendo el deseo muy natural de regresar a sus casas lo antes posible. Todos y cada uno de los hombres habían sido bien aleccionados sobre lo exagerado de las excentricidades del pueblo inglés e iban "armados" de su correspondiente librito de bolsillo diseñado para ayudarles a evitar pisar demasiado los "largos dedos de los pies de los isleños".

El 1 de enero de 1944 había en Inglaterra tres cuartos de millón de miembros de las fuerzas americanas y en los cinco meses que siguieron, este número aumentó hasta más de un millón y medio. Trajeron con ellos una inmensa variedad de armamento, munición y equipo, alimentos y medios de transporte, a razón de 750.000 toneladas de suministros por mes. Todos estos hombres y material tenían que ser puestos al otro lado del Canal en los puntos que les fueran asignados. Desde un principio había quedado perfectamente entendido por Cossac * y sus auxiliares americanos, y en las últimas etapas de los preparativos estaba siendo constantemente puesto de relieve por el general Montgomery, que sería desastroso permitir que las líneas de abastecimiento y comunicación de los ejércitos aliados se cruzaran. Los métodos de organización y administración, así como el equipo y abastecimiento, eran demasiado diferentes para que se pudieran mezclar.

El hecho de que dos grandes ejércitos con todos sus servicios respectivos y medios de almacenamiento tuvieran su base en la misma y superpoblada isla, estuvieran preparados para navegar el mismo día y para tomar parte en el mismo asalto, y que, además, tenían que ser mantenidos por separado, creó problemas de la más intrincada dificultad. Los almacenes en seguida se llenaron a tope, y los distintos suministros tuvieron que ser camuflados a lo largo de las rutas que conducían a las áreas de embarque.

En su mayoría, los americanos ocuparon la parte Occidental y Meridional del cinturón costero. Sus campamentos, erizados de barracones y tiendas de campaña que coloreaban los condados de Corwall, Devon y Dorset, se extendían hasta muy al interior de la isla. Cientos de propiedades privadas, granjas y pueblos enteros fueron "confiscados" para evitar dificultades, e incluso así, apenas si resultaban suficientes las áreas de entrenamiento intensivo para el asalto. A las fuerzas aerotransportadas norteamericanas les habían sido asignadas zonas de concentración y aprovisionamiento en el Noroeste y Nordeste de Londres; a las tropas transportadas en planeadores zonas interiores en el Oeste; la 101 División entre Newbury y Exeter; la 82 División en el Este.

Las fuerzas inglesas y canadienses se concentraban en el Sur, estableciéndose principalmente sobre las costas de Hampshire y Sussex, y mientras tanto las "legiones" de hombres y mujeres que se enrolaban para servir a los ejércitos crecían alarmantemente. Gordon Harrison recoge en sus informes que 54.000 hombres, incluyendo los servicios temporales auxiliares de toda la 5 División Acorazada, fueron necesarios para establecer y mantener solamente las instalaciones de montaje de las fuerzas de asalto por mar, y para establecer los servicios necesarios para prepararlas para el embarque. Más de 4.500 cocineros fueron entrenados para estas fuerzas en los tres primeros meses del año, y más de 3.800 camiones se encargaron del transporte de alimentos.

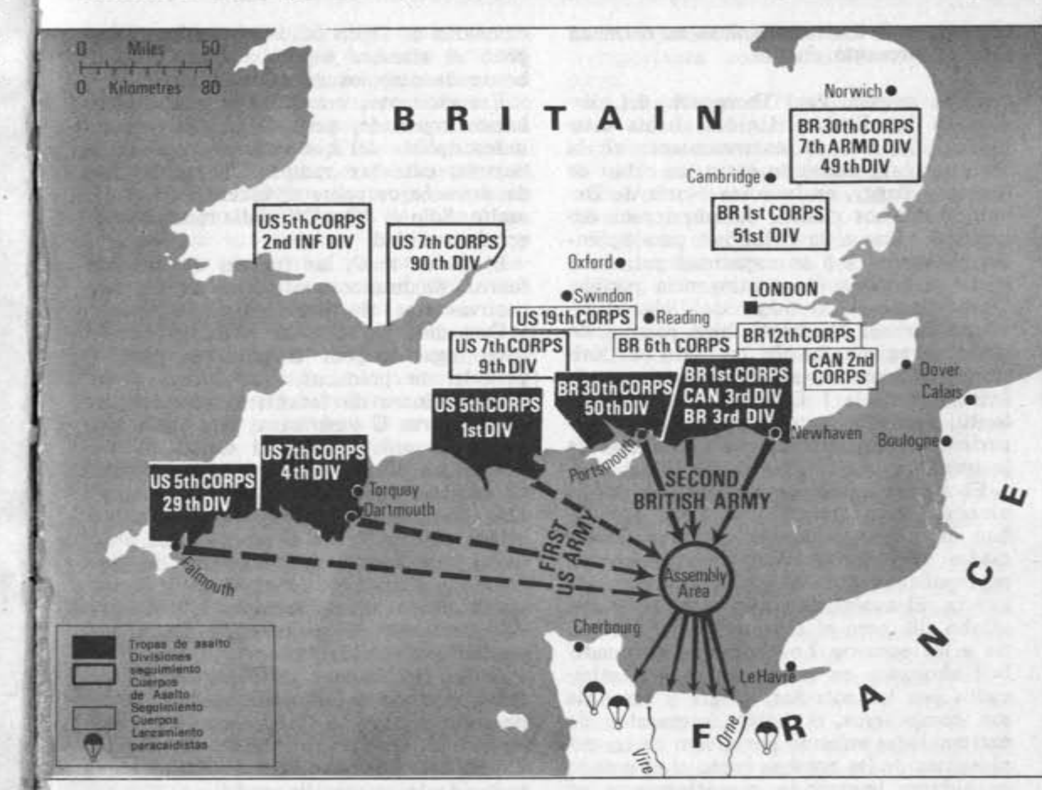
En otro aspecto, los generales al mando del asalto luchaban por reducir el número de vehículos a un máximo de 2.500 por división en contra del mínimo estimado de 3.000.

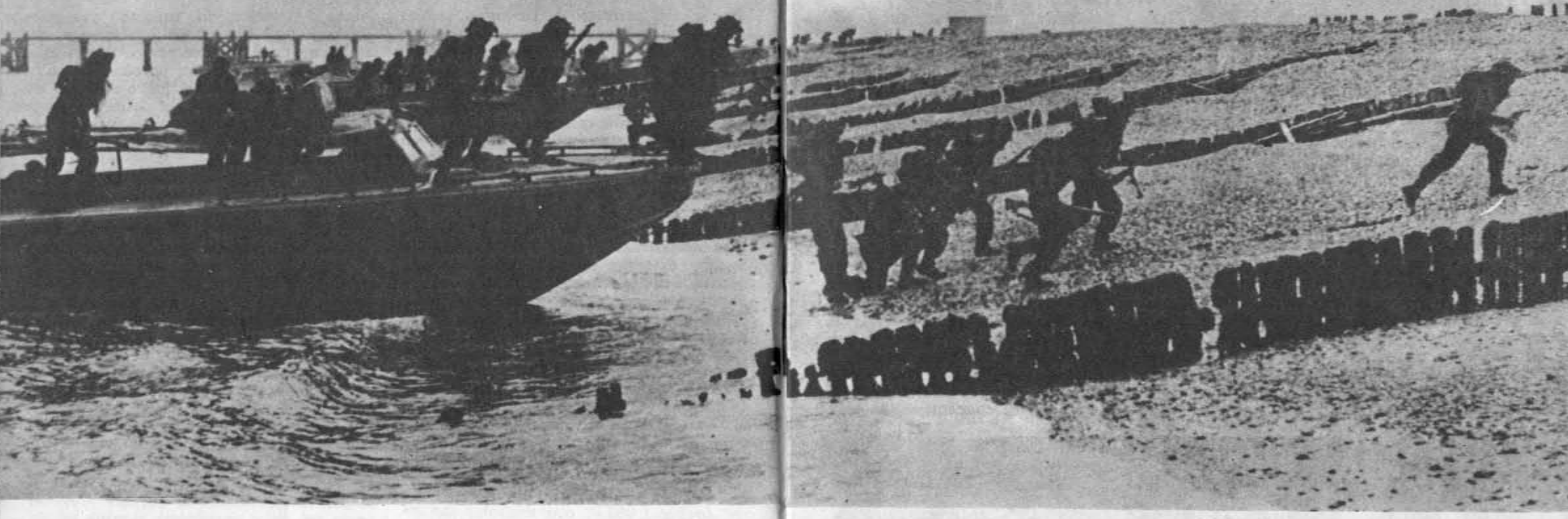
Era necesario poner en práctica los planes más meticulosos para asegurarse de que esta enorme masa de hombres, vehículos y barcos llegaría a los puntos asignados a las horas fijadas y que todo lo que habrían de necesitar seguiría tras ellos en un orden adecuado. El último material llegado sería el primero en salir, por lo que las líneas de aprovisionamiento tenían que ser organizadas de acuerdo con esta idea. Al mismo tiempo, las concentraciones de buques y hombres tenían que ser camufladas todo lo posible a la observación del enemigo, y las innumerables actividades bélicas tenían que desarrollarse siempre de forma que dieran una falsa impresión de cuál iba a ser el objetivo. El humo de muchas chimeneas se manifestaba en gran cantidad de campamentos señuelo, en tanto que, por otro lado, las salidas de distracción hacia el Norte, en el Canal, eran la constante preocupación de las fuerzas aéreas y navales. Algunas secciones de un "Mulberry" fueron hundidas en las proximidades de la costa de Dungeness, frente a las costas de Burdeos, para desorientar al enemigo. Se llevaron a cabo extensas operaciones de minado partiendo del Báltico Sur, entre Suecia y Dinamarca, y llegando hasta el Paso de Calais, así como ataques aéreos contra los submarinos alemanes que salían de las costas de Noruega para alimentar los temores del enemigo de que bien se podía esperar un asalto en aquel área. Desde Milford Haven hasta Harwich los puertos del Sur de Inglaterra estaban atiborrados de barcos que esperaban el momento de zarpar para la invasión, y esto condujo a concentrar enormes cantidades de embarcaciones de todo tipo en los puertos del Norte y Nordeste. El "aspecto" que ofrecía la isla podía inducir a pensar en un asalto contra cualquier punto. Por si esto fuera poco, los rumores puestos en circulación sutilmente entre los elementos de las fuerzas de resistencia desde Noruega hasta Francia, pasando por Holanda, contribuían a aumentar aún más la confusión del enemigo.

El intenso entrenamiento para el "Día" se llevaban a cabo mediante operaciones miltiares reales perfectamente aunadas, por tierra, mar y aire. Bajo el fuego de cobertura, las brigadas, provistas de munición real, eran desembarcadas en las costas de Suffolk, Devon y Dorset, para que los miles de americanos, canadienses y británicos se entrenaran en las tareas que pronto tendrían que desempeñar sobre las costas francesas, y para que las tripulaciones de las lanchas de desembarco aprendieran a varar en las playas más escarpadas de Escocia, los grupos de comandos culminaban la puesta a punto de su entrenamiento, casi todos ellos con la experiencia de haber sido heridos en un sinnúmero de asaltos.

En el mes de septiembre de 1943, el

* *Chief of Staff to the Supreme Allied Commander.* Jefe de Estado Mayor del Comandante Supremo Aliado. N. DEL E.





Las tropas de asalto británicas se entrenan para el momento crucial.

teniente coronel Paul Thompson, del ejército de los Estados Unidos, había establecido un área de entrenamiento en la arenosa playa existente entre los cabos de Morte y Baggy, en la costa Norte de Devon, y muchos cientos de americanos deben sus vidas a su habilidad para aprender y enseñar y a su capacidad para imaginar casi cualquier contingencia posible. Desde enero hasta mayo de 1944, el teniente coronel Thompson hizo pasar a todos los regimientos de las 29 y 4 Divisiones americanas, al 16° Regimiento de Infantería de la 1 División, y a parte de la 101 División Aerotransportada por experiencias muy próximas a la realidad de la guerra.

El alambre espinoso serpenteaba por la arenosa playa; minas y bombas explotaban en negras y densas humaredas mezcladas con sus lanchas de desembarco acompañados por la violenta música de guerra. El auténtico estrépito de la batalla estaba allí, pero el actor principal no asistía a los ensayos. Los hombres no quedaban ahogados en su propia sangre, salpicados por las entrañas, sangre y sesos de sus compañeros ni había fragmentos de extremidades volando por efecto de las explosiones de las bombas como si el mundo se hubiera convertido repentinamente en escenario de algún odioso fantasma. Tampoco el alambre espinoso quedaba sembrado de despojos de carne humana.

Era excitante; era lo mejor que se pudo haber ingeniado, pero faltaba la tensión indescriptible del qué ocurriría cuando se dejaran caer las rampas de las lanchas de desembarco sobre el escenario real del asalto. Sólo el "Día-D" podía mostrar cuál era la realidad.

El 26 de abril, las fuerzas de invasión fueron finalmente confinadas en sus respectivas áreas de embarque.

Dos días después de esta confinación tuvo lugar la peor tragedia de todo el período de prácticas, que recayó sobre embarcaciones de infantería componentes de la fuerza U americana, que hacía ejercicios de prácticas en el Canal en uno de los dos últimos ensayos de asalto, bajo el nombre clave de "Tiger" y "Fabius". Dos flotillas de lanchas torpederas alemanas cayeron sobre el escenario de prácticas para hundir dos unidades de desembarco de carros de combate y causar serios daños a una tercera. Se sabe que 749 hombres, en su mayoría mecánicos, perdieron sus vidas.

Quizá ningún otro incidente reflejó con tanta crudeza la falta de embarcaciones de asalto, pues el Comandante Supremo comunicó al Estado Mayor Combinado que la pérdida de estas unidades había reducido la reserva "a nada".

El problema del "Día-D" lo constituía el embarque de 185.000 hombres y 20.000 vehículos en la fase inicial del asalto y, a partir de entonces, el mantenimiento de un flujo constante de hombres y material a las playas asaltadas. Estos serían transportados en 4.200 buques de desembarco, apoyados por 1.200 mercantes y barcos auxiliares, y por 1.200 buques de guerra, entre los que se contaban 7 acorazados y 23 cruceros. A la cola de esta impresionante armada irían todas las extrañas formas flotantes de hormigón y acero que constituían los "Mulberries" arrastrados por una flota de 100 remolcadores y barcazas. Inmediatamente se establecerían en las playas las organizaciones encargadas de recibirlos y se iniciaría la compleja tarea de fijarlos en sus posiciones exactas. Hombres rana y mecánicos en general, trabajando bajo el agua, se encargarían de quitar obstáculos de los fondos y limpiarlos de minas.

En las horas de oscuridad que preceden al alba, la vanguardia aerotransportada, formada por una fuerza de 20.000 hombres, sería llevada en 1.087 aviones de transporte y planeadores hasta sus puntos de descenso tras las playas. Diez mil aviones cooperarían en el desembarco con la inmensa potencia de fuego naval formada por las baterías de cohetes y cañones Bofors de apoyo a las lanchas de desembarco y los cañones de los carros de combate disparando desde las barcazas que transportaban aún antes de llegar a la playa.

El plan "Neptuno", que incluía todos y cada una de las partes del asalto, excepto las funciones encomendadas a la aviación, se editó en un libro que, con páginas tamaño folio, tenía un grueso de siete centímetros y medio.

El 26 de abril, el almirante Sir Bertram Ramsey, comandante en jefe de las fuerzas navales, se trasladó a su cuartel general avanzando de Southwick House, en Portsmouth, y las cinco divisiones seleccionadas para efectuar el asalto sobre las cinco playas más importantes de Normandía se trasladaron a sus áreas de embarque con todas sus tropas especiales de asalto, material blindado y equipo auxiliar.

Cada fuerza asaltante portaba la letra inicial del nombre clave dado a la playa que iba a asaltar. La fuerza Occidental, portadora de la letra U de "Utah", estaba constituida por: la 4 División de Infantería de los Estados Unidos del VII Cuerpo del Primer Ejército, encabezada por el 8 Regimiento, concentrado en Torbay, Brixham, Dartmouth y Salcombe, y asaltaría la península de Cherburgo al Noroeste del río Vire, formando el flanco derecho más extremo. La fuerza O de "Omaha": 1 División de Infantería del V Cuerpo del Primer Ejército de los Estados Unidos, encabezada por el 16 Re-

gimiento, se hallaba concentrada en Weymouth, Portland y Poole. Seguiría la fuerza B: 29 División de Infantería de los Estados Unidos, precedida por el 116 Regimiento y dos batallones de Rangers americanos a su derecha, que asaltarían la zona situada a la derecha de la 1 División; estaba concentrada esta fuerza en Plymouth, Falmouth, Helfor River y Fowey. Tras ellos irían las divisiones de refuerzo, concentradas en los puertos del Canal de Bristol.

Durante el asalto, el Primer Ejército norteamericano sería mandado por el general Omar Bradley, hasta la llegada del Tercer Ejército mandado por el teniente general George S. Patton, momento éste en el que Bradley pasaría a asumir el mando del 12 Grupo de Ejército de los Estados Unidos.

La fuerza del Este, designada por la letra G de "Gold", encabezada por la 50 División del XXX Cuerpo del Segundo Ejército británico, con el Grupo 47 de Comandos fortaleciendo su flanco derecho, asaltaría Arromanches, al Este de Port en Bessin, y estaba concentrada en Southampton. La fuerza J de "Juno", concentrada en Southampton, Solent y Spithead, estaba encabezada por la 3 División canadiense del I Cuerpo del Segundo Ejército británico, y asaltaría sobre ambas márgenes del río Seulles entre la Rivière y Courseulles sur Mer. La fuerza S de "Sword", concentrada en Portsmouth, Newhaven y Soreham, iría encabezada por la 3 División de Infantería del I Cuerpo del Segundo Ejército británico que, con la 1 y 4 Brigadas SS a la derecha, y el 4 Grupo de Comandos a la izquierda, saltaría sobre las playas de Douvres y Ouistreham. La siguiente, la fuerza L, constituida por la 7 División Acorazada del XXX Cuerpo, estaba concentrada en Harwich y Nore e iría a continuación de la 50 División. Las divisiones de refuerzo estaban concentradas en los puertos del Támesis.

Los carros con flagelos giratorios de cadena para hacer estallar las minas enterradas, y los vehículos blindados especiales de la 79 División Acorazada del general Hobart estarían al servicio de los británicos y canadienses, pero fueron rehusados por el general Bradley. Los carros anfibios DD apoyarían todo el asalto.

El Segundo Ejército británico estaba al mando del teniente general Miles Dempsey. El Primer Ejército canadiense, mandado por el teniente general Crerar. El 21 Grupo de Ejército lo mandaría el general Sir Bernard Montgomery, comandante de las fuerzas terrestres para el asalto y batalla de Normandía, recayendo en él mismo el mando de todos los ejércitos aliados.

Así pues, el 26 de abril se podía sentir en el último rincón de las Islas Británicas el sordo retumbar de la gran avalancha en su ajetreo inicial. Todavía no habían sido fijados ni el "Día-D" ni la "Hora-H". Las últimas discusiones sobre horarios, mareas, fases de la luna, incluso condiciones de luz diurna u oscuridad, no habían concluido todavía. Sin embargo, nadie dudaba, a pesar de lo poco que se sabía, que se acercaba la hora, que la espera no podía prolongarse mucho más.

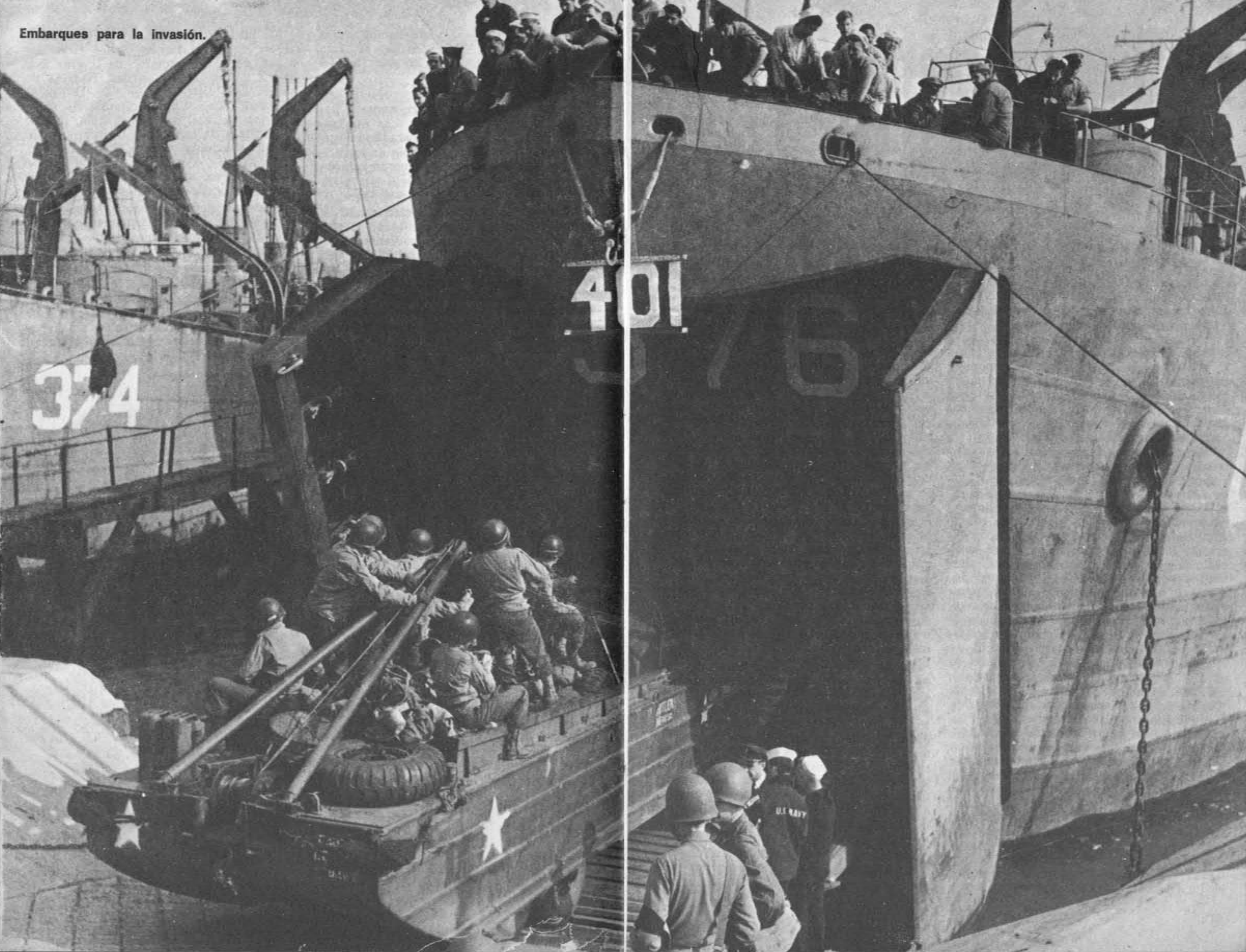
"Antes o después", había dicho el general Wavell, "llegará el momento en que todo fulano o mengano tendrá que dirigirse derechito hacia el frente".

La hora estaba próxima.

Los jefes de las fuerzas aéreas británicas y americanas habrían disentido del punto de vista de Wavell. Estaban convencidos de que ganarían solos, sin ayuda de las fuerzas terrestres o navales.

El Día estaba ya próximo.





Embarques para la invasión.

Potencial aéreo antes del Día-D

En el verano de 1943 estaba fuera de toda duda la importancia decisiva que el poderío aéreo tenía en relación con el éxito o fracaso de la Operación "Overlord". La ofensiva combinada de bombardeo, autorizada en Casablanca en el mes de enero y encargada de destruir la economía del enemigo y de minar la moral del pueblo alemán, no había producido, a primera vista, unos resultados plenamente satisfactorios. En el mes de julio, Cossac hacía pública su intranquilidad:

"La característica más significativa de las fuerzas aéreas alemanas en Europa Occidental es el constante crecimiento de su fuerza de caza, la cual, a menos que se pueda controlar y reducir, puede alcanzar proporciones tan formidables como para hacer fracasar un asalto anfibio. Por encima de todo, se impone, por tanto, una reducción general del poderío de caza alemán desde ahora hasta el momento de efectuar un desembarco en el Continente... Esta condición, con preferencia a cualquier otra, dictaminará si se puede o no lanzar un ataque anfibio con garantías de éxito en una fecha determinada."

Un mes antes se había comentado a nivel superior que mientras la fuerza de caza del enemigo no fuera desarticulada "podría resultar literalmente imposible llevar a cabo la destrucción planeada". Fue elaborado un nuevo plan, la Operación "Pointblank", por la que se concedía prioridad a la reducción del poderío de caza alemán, mientras que las operaciones de bombardeo masivo pasaban a segundo término.

Estas conclusiones, con sus notas de pesimismo, no eran compartidas por los jefes de las operaciones de bombardeo, y eran eco de un nuevo problema de inmensa significación. El potencial aéreo, y particularmente el de bombardeo, había introducido una nueva dimensión en la actividad bélica. A pesar de los resultados, indefinidos en el mejor de los casos, y del constante aumento de la caza enemiga, los comandantes de las Fueras Aéreas Estratégicas Aliadas habían llegado a la conclusión de que controlaban el instrumento decisivo; de que podrían alcanzar la victoria por sí solos. El general Spaatz, que mandaba la United States Strategic Air Force (USSTAF: Fuerza Aérea Estratégica de los Estados Unidos), creía simplemente que la Operación "Overlord" era absolutamente ineccesaria. El mariscal del Aire, Sir Arthur Harris, su equivalente en las Fuerzas Aéreas británicas, pensaba igual que él. El general Arnold, representante del arma aérea estadounidense ante los jefes del Estado Mayor Conjunto, había llegado a una conclusión similar. Ninguno de estos altos jefes se oponían a la creación de "Overlord" ni se sentía molesto por la cooperación que se exigía de sus fuerzas. Simplemente creían que si continuaba con su estrategia de bombardeo se podía llegar a los mismos resultados.

La Alemania nazi estaba siendo destruida en la retaguardia a espaldas de sus ejércitos. La vasta concentración de industria pesada establecida en los valles del Ruhr y el Saar: carbón, petróleo, combustible sintético, rodamientos, carreteras, ferrocarriles, ciudades y aldeas, estaba siendo constantemente reducida a cenizas y escombros. Los jefes de bombardeo estaban siempre de acuerdo con su misión, aunque no del todo en cuanto a la elección de objetivos. El general Spaatz, por ejemplo, opinaba que el petróleo era el elemento esencial de que depende una nación moderna que se encuentra en guerra. Otro decía que son los rodamientos, otros las comunicaciones y la moral del pueblo, etc.

Estas creencias hacían que los comandantes dę las fuerzas de bombardeo estratégico menospreciaran las necesidades tácticas de los ejércitos. Estratégicamente, decían, es el bombardero el que está ganando la guerra. Sacar al bombardero de su misión estratégica era dar muestras de poca visión y de estar anticuado. Los ejércitos alemanes en el campo de batalla, con todo lo inmensamente poderosos que eran, no podían hacer nada, sin embargo, para evitar la destrucción progresiva de su territorio patrio y del pueblo, cuya defensa era su misión y propósito número uno.

Mientras tanto, en las esferas más elevadas, había augurios de naturaleza muy seria. A principios de 1943, la observación fotográfica aérea y el espionaje habían presentado evidencias del progreso del enemigo en el desarrollo y producción de cohetes y aviones no tripulados capaces de transportar cabezas de un alto poder explosivo a distancias superiores a los 200 kilómetros. Tales armas podrían llegar a ser devastadoras en alto grado y supusieron para los aliados un nuevo problema atómico engendró el temor de que el enemigo estuviera logrando grandes resultados en este campo.

La amenaza era nueva y debía ser considerada con toda urgencia si se quería salir airoso en una lucha hasta el fin contra un enemigo que, por su parte, no se detendría ante nada. Nunca fue tan necesaria la luz de la razón para la humanidad; pocas veces se ha evidenciado menos.

Ei mando de bombardeo, consciente de su fuerza, aceptó una misión urgente para sumarse a la destrucción de las zonas de lanzamiento de cohetes y "bombas volantes", y el 17 de agosto el mariscal Harris inició el ataque con 571 bombarderos pesados sobre Peenemünde, base enemiga de producción de cohetes. Por fin, obligados por los bombarderos, los expertos en esta materia, dirigidos por el general Dornberger, se trasladaron a "factorías" enclavadas en las profundidades de las montañas Harz, donde continuaron su producción, aunque a escala más reducida; mientras las plataformas para el lanzamiento de sus aviones no tripulados proliferaban cada vez más, exigiendo vigilancia y ataques desde el aire continuos.

A pesar de los éxitos, ya hacia finales del mismo mes de marzo de 1944, parecía que los aliados no tendrían más remedio que enfrentarse a una terrible carrera contra el tiempo. Fuę por este período cuando se supo que el enemigo había improvisado una forma de enfrentamiento modificado para el lanzamiento de sus nuevas armas, muy fácil de ocultar. Se sospechaba que existían muchos de estos emplazamientos en el Paso de Calais y la península de Cherburgo; pero las constantes misiones de todo tipo encomendadas a las fuerzas aéreas aliadas, según se acercaba la hora de poner en marcha la operación "Overlord", hacían difícil mantener el ataque continuado y de verdadera envergadura.



Teniente general Frederick Morgan (COSSAC; jefe de Estado Mayor del Comandante Supremo Aliado).

Los jefes del ejército no se sintieron inclinados en ningún momento a subestimar la gravedad de la amenaza, y a principios de diciembre, Cossac presentó una evaluación del problema. La decisión inmediata fue "dejar las cosas como estaban"; pero no fue hasta el 28 de marzo cuando Eisenhower, emergiendo de "un mar de dificultades y problemas", comunicara que el ataque con "armas secretas" no "impediría que el asalto se lanzara desde los lugares desde un principio planeados, y el probable aumento de bajas no hacía necesario trasladar a las fuerzas asaltantes al Oeste de Southampton".

El problema que suponía cambiar los puntos de lanzamiento del asalto dę una parte a otra de la costa era mucho más grave que la amenaza misma de las V1 y las V2 cayendo sobre el área de Londres y los puertos de la costa Sur. Tenían que aceptar el riesgo de una interferencia masiva enemiga por este sistema. La actit-

tud de los "Bombers Barons"* hizo inevitable la aparición de una seria crisis de mando a raíz del nombramiento de Comandante Supremo para "Overlord". El general Eisenhower se dio buena prisa en señalar que, "el arma aérea estratégica es el único medio a disposición del Comandante Supremo capaz de influir en el curso general de la acción, particularmente durante la fase de asalto".

Ningún comandante supremo que se preciara podía haber aceptado la actitud de los jefes de la fuerza aérea estratégica, y renunciado a su derecho al mando. Sin el mando de las fuerzas aéreas en sus manos, el Comandante Supremo quedaría reducido a un cero ala izquierda, a un hombre que sólo tendría que limitarse a pulsar un botón, a sentarse y a esperar, seguramente semanas e incluso meses, sin esperanzas de influir en absoluto en el desarrollo de la batalla. En esta pugna, la manifestación que Eisenhower hiciera a Churchill el día 3 de marzo de que él "simplemente tendría que irse a casa" y su subsiguiente informe a Washington fechado el 22 de marzo de que "si el asunto no quedaba arreglado inmediatamente, solicitaré ser relevado de este mando", carecía de toda huella de petulancia.

El hecho era que el Comandante Supremo, en su lucha con los jefes de la fuerza aérea estratégica en 1944 y, también, en gran parte, con el primer ministro británico y los jefes de estado mayor, insistía sobre la innegable evidencia de que las fuerzas de tierra, mar y aire tenían que convertirse en los pilares de un arma única. Un Comandante Supremo tenía que mandar a las tres, y al conformarse con ello, cada uno de los tres servicios tenía que perder parte de su identidad independiente.

Realmente las demandas de "Overlord" y "Pointblank" ofensiva combinada de bombardeo, no eran incompatibles. El Comandante Supremo había dicho bien claro que al pretender el mando de las fuerzas aéreas no tenía la más mínima intención de interferirse, por ejemplo, en el Mando Costero. Estaba de acuerdo en lo concerniente a los objetivos estratégicos perseguidos por los jefes de bombardeo, pero exigía el derecho a poder ejercer una autoridad que respaldara sus puntos de vista en todos los asuntos de las fuerzas aéreas que estuvieran directamente relacionadas con "Overlord", y controlar la operación, al menos, durante las fases de asalto, y por el momento con toda urgencia durante los últimos noventa días.

Por coincidencia, entre los numerosos y confusos argumentos que tenían lugar en el seno del mando, apareció uno como la mejor forma de servir a "Overlord" desde el aire. El ayudante del Comandante Supremo, mariscal del Aire sir Arthur Tedder, se convirtió en líder y exponente principal de lo que se conocía como "Plan de Transportes" frente al general Spaatz, portavoz principal del "Plan del Petróleo". Las discusiones, crudas en algunos momentos, llevaban consigo también implicaciones políticas, y continuaron dentro de una atmósfera de "tensa ansiedad" durante los meses de febrero, marzo y parte de abril.

Todas estas dificultades se resolvieron a mediados de abril, en gran parte, gracias a los esfuerzos de dos de los más expertos aviadores del mundo, poseedores ambos de notable carácter y competencia: el mariscal del Aire sir Charles Portal, miembro de la jefatura del Estado Mayor, y Tedder, ayudante del Comandante Supremo.

El "Plan de Transportes" tenía como objetivo la desarticulación de las comunicaciones del enemigo, la destrucción de ferrocarriles, locomotoras, plantas de reparación y mantenimiento, carreteras y puentes y evitar que llegaran al campo de batalla las reservas del enemigo. Esto, desde el punto de vista del general Eisenhow, era "la mayor contribución que podía imaginarse" para el éxito de "Overlord", y Tedder era su valioso artífice.

Una idea de los sentimientos generados por este asunto puede dárnosla una observación hecha por el general Spaatz al general Arnold: "el plan AEAF (Plan de Transportes) será rechazado por el mismo Tedder, evitando así males mayores".

El punto crucial del tema estaba quizá en el uso de la aviación como arma aérea independiente, y su empleo, como expuso Ehrman, "en el desarrollo de otras operaciones".

Mientras se seguía debatiendo acaloradamente argumentos y contra argumentos durante todo el mes de marzo, ambos planes estaban virtualmente en marcha. "Pointblank", diseñada como una operación de apoyo a "Overlord" llevaba ya nueve meses completos en acción. El "Plan de Transportes" de Tedder llevaba operado parcialmente desde comienzos de año; ninguno de los dos planes era, por tanto, completamente especulativo.

El "Plan de Transportes" original, puesto en marcha en enero por el Cuartel General de la Fuera Aérea Expedicionaria Aliada estaba basado en un análisis del profesor Zuckrman. Exigía el ataque ininterrumpido durante 90 días contra 72 objetivos cuidadosamente seleccionados, 39 en Alemania y 33 en Francia y Bélgica. El plan, constantemente recortado en sus objetivos, sujeto a presiones y permutaciones interminables por parte de las autoridades aéreas, civiles y militares, operaba sobre bases limitadas mientras se debatían los temas acaloradamente. Los puntos de vista estratégicos expresados por el general Spaatz, el mariscal Harris y sus partidarios, eran que resultaría quijotesco y totalmente erróneo sustraer fuerzas de la ofensiva de bombardeo en un momento en que ésta estaba empezando a tener grandes efectos; y, segundo, que los ferrocarriles eran blancos notoriamente difíciles, y que no se conseguiría disminuir de forma efectiva la capacidad de transporte del enemigo a tiempo para el "Día-D".

Una evaluación de los primeros resultados, llevaba a cabo por el servicio de inteligencia aéreo, SHAEF G-2 y el Cuartel General del 21 Grupo de Ejército, señaló el fallo casi total del esfuerzo realizado. Ya en una fecha tan avanzada como era el 9 de mayo, el 21 Grupo de Ejército, al que más directamente concernían los resultados finales, se refirió al "Plan de Transportes" diciendo que lo único que había conseguido era "aplicar algunos alfilerazos a las comunicaciones por ferrocarril". Se mostró abiertamente despectivo respecto al plan.

Jamás se ha hecho tan a la ligera una evaluación de tal importancia, pues lo cierto es que las comunicaciones del enemigo se encontraban al borde del colapso. La estimación se había basado simplemente en el número de trenes y locomotoras destruidos, cuando, en realidad, centenares de estas últimas, físicamente "en existencia", estaban a punto de quedar incapacitadas para su uso, y las plantas de reparación y mantenimiento habían sufrido tal martilleo de bombas que les resultaría imposible dar entrada a la mayoría de los castigados trenes que había en circulación.

Sin embargo, en su lucha en pro del "Plan de Transportes", la mayoría de los hechos parecían volverse en contra de Tedder. El se mantuvo firme como una roca, convencido de lo acertado de su punto de vista y de que ninguna otra cosa podía servir mejor de ayuda directa a la Operación "Overlord".

Ninguna de las dificultades había escapado a Tedder. Incluso estaba convencido de que si el tráfico enemigo por ferrocarril podía quedar reducido en un 10 por ciento para el "Día-D", valían la pena todos los esfuerzos que se realizaran por conseguirlo. A él y al Comandante Supremo no les cabía ninguna duda de que sólo de esta forma podía la fuerza aérea ofrecer una contribución directa a "Overlord".

Todas las polémicas, acompañadas de cambios constantes de objetivos, y la inclusión de carreteras y puentes, continuaron casi hasta la víspera del Día-D; como también continuaron los informes despectivos sobre sus efectos, hechos por los servicios de inteligencia, quienes añadían que se estaba creando en el pueblo francés una atmósfera de verdadero odio contra los aliados. Desgraciadamente para ellos, estaban equivocados en ambas apreciaciones.

En medio de todas las discusiones y desacuerdos en el seno del mando estratégico y táctico, las fuerzas aéreas aliadas cumplieron su gran variedad de cometidos y prosiguieron su ofensiva con vigor mientras se planeaban y se llevaban a cabo los entrenamientos para transportar simultáneamente tres divisiones aerotransportadas sobre Normandía. Incluso el general Spaatz siguió adelante con el desmantelamiento de sus objetivos: las reservas de combustible del enemigo; y uno no puede por menos de sentirse inclinado a preguntarse el porqué de todo el alboroto levantado.

En marzo tuvo lugar otra crisis de mando de menor importancia al establecer el general Leigh-Mallory un cuartel general avanzado de la AEAF bajo el mando del mariscal del Aire Sir Arthur Conygham para operar en apoyo directo de las fuerzas terrestres. Las objecciones de los jefes de bombardeo a este nombramiento es posible que no fueran más que un último coletazo de sus prejuicios. A pesar de todo, la operación "Pointblank" llevaba ya en marcha diez meses completos cuando llegó la víspera del Día-D. Hasta finales de marzo, con la ofensiva de bombardeo combinado, los objetivos fueron:

1) La reducción de la fuerza aérea alemana.

2) La reducción general del potencial bélico alemán.

3) El debilitamiento de la voluntad del pueblo alemán.

En sus últimas fases, las misiones de "Overlord" y de la operación de desembarco "Neptuno", obtuvieron prioridad con cinco tareas principales:

1) Alcanzar y mantener una superioridad aérea de forma tal que la fuerza aérea

* En sentido jocoso «Jefazos» de las fuerzas de bombardeo. N. DEL E.

alemana se viera imposibilitada para impedir de manera efectiva las operaciones aliadas.

2) Proporcionar un continuo reconocimiento de la disposición y movimientos de los ejércitos enemigos.

3) Interrumpir las comunicaciones enemigas, abortando así toda posibilidad de llegada de refuerzos.

4) Efectuar ataques contra el poderío naval alemán.

5) Proporcionar transporte aéreo de tropas.

En la fase de asalto, el plan se designó así:

1) Para proteger a las fuerzas asaltantes, en su travesía del Canal, del ataque aéreo enemigo y ayudar a las fuerzas navales, en su protección a las fuerzas de desembarco, a defenderse de los ataques navales alemanes.

2) Para preparar el camino del asalto neutralizando la defensa en las playas.

3) Para proteger las playas de desembarco y las concentraciones de barcos.

4) Para dislocar las comunicaciones y el control de movimientos del enemigo durante el asalto.

Además de todas estas tareas se llevaban a cabo ataques constantes sobre los lugares de lanzamiento de bombas volantes y bases de cohetes, para anular la amenaza que suponían éstos para las zonas de reunión en el Canal, las enormes cantidades de buques y todas las demás operaciones, que se encontraban dentro de su alcance.

Para cumplir todos estos cometidos, el mariscal del Aire Leigh-Mallory dispuso de un número indeterminado de los 5.677 aviones de la 9.ª Fuerza Aérea de los EE. UU. y la 2.ª Fuerza Aérea Táctica de la R.A.F. De éstos, 3.011 eran bombarderos medios y ligeros, cazas y caza-bombarderos, y el resto de reconocimiento y de observación artillera.

Entre el 9 de febrero y el Día-D, estas fuerzas, ayudadas por los bombarderos pesados de la Ofensiva de Bombardeo Combinada, atacaron ochenta objetivos ferroviarios y carreteras, con 21.949 aviones que arrojaron 76.200 toneladas de bombas. Cincuenta y un objetivos fueron destruidos, 25 sufrieron serios daños, y los 4 restantes, daños de poca importancia. El 6 de marzo, el Mando de Bombardeo efectuó el primer ataque a gran escala sobre Trappes, a unos treinta kilómetros al Norte de París, obteniendo 190 impactos directos. Cuando llegó el Día-D, el tráfico ferroviario comprendido en una distancia de 240 kilómetros del campo de batalla había quedado inutilizado, por lo menos, en un 75 por ciento y todo el sistema de ferrocarriles del Noroeste de Europa había sido dislocado. La fotografía aérea, o incluso la observación visual del suelo, no consiguieron revelar de forma exacta la cantidad de material aún "en existencia".

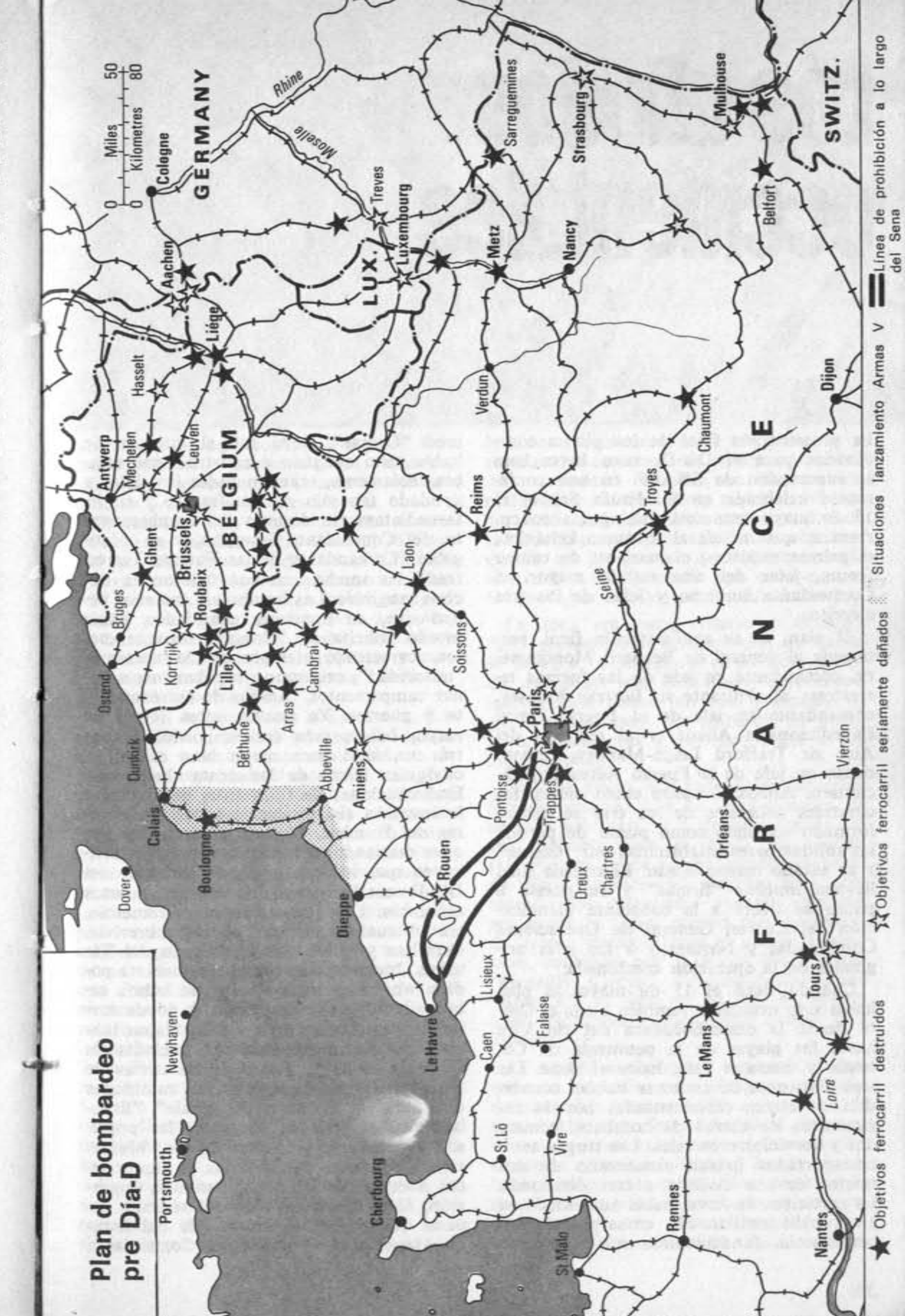
A principios de mayo las fuerzas aéreas tácticas iniciaron un asalto en toda regla sobre trenes, líneas de ferrocarril, carreteras y puentes sobre el Sena, al Sur de París. Se llevaron a cabo intensos ataques sobre Nantes-Gassicourt, Liége, Ghent, Mulhouse, Rheims, Troyes y Charleroi. La forma en que se efectuó el bombardeo podía haber sido planeada tanto para aislar el Paso de Calais como Normandía y no mostraba cuál era el área prevista para realizar el asalto aliado. Sustancialmente, los ataques a los puentes sobre el río Loira no empezaron hasta el mismo Día-D, pues podían ser de utilidad a los mismos aliados. En todo caso, fueron destruidos todos los puentes que hubieran podido ser utilizados en el frente por los alemanes.

Los ataques a instalaciones de radar, telegrafía, radio y estaciones de ayuda a la navegación paralizaron los sistemas de señales del enemigo, e hicieron virtualmente imposible el reconocimiento aéreo y marítimo. Un total de 49 baterías costeras que cubrían los accesos por mar fue atacado también con bastante éxito, y, mientras, los ininterrumpidos ataques contra la industria alemana habían reducido su producción en un 60 por ciento. Se averiguó que más de 5.000 aviones enemigos habían sido destruidos en combate entre mediados de noviembre y el Día-D. Estos hechos, combinados con la constante destrucción de aeródromos y las pérdidas de pilotos entrenados que tuvo el enemigo, impidieron de forma efectiva la interferencia aérea enemiga.

Una consecuencia importante de la ofensiva contra los ferrocarriles fue que 18.000 hombres de la "Organización Todt" fueron retirados urgentemente de sus labores de fortificación de la "Muralla del Atlántico" para dedicarlos a las tareas, más urgentes, de reparar los daños ferroviarios.

En las últimas semanas que precedieron al Día-D, las tropas enemigas soportaron, casi desamparadas, las bombas aliadas que caían sobre ellas día y noche.

Esta ha sido una breve ojeada a la contribución de la fuerza aérea en apoyo directo de los desembarcos en Normandía. Fue suficiente.



Los aliados occidentales

La presentación final de los planes combinados para el Día-D, tuvo lugar bajo la supervisión de SHAEF en una conferencia celebrada en St. Paul's School el 15 de mayo ante una distinguida concurrencia, que incluía al monarca británico, el primer ministro, el mariscal de campo Smuts, jefes del alto estado mayor, el Comandante Supremo y jefes de los tres ejércitos.

El plan, en su configuración final, pertenecía al general sir Bernard Montgomery, comandante en jefe de las fuerzas terrestres; al almirante sir Bertran Ramsey, comandante en jefe de al Fuerza Naval Expedicionaria Aliada, y al mariscal del Aire sir Trafford Leigh-Mallory, comandante en jefe de la Fuerza Aérea Expedicionaria Aliada. Durante cinco meses, los cuarteles generales de los tres se habían formado tomando como punto de partida las sólidas bases establecidas por "Cossac" y su estado mayor aliado. El trabajo final llevaba muchas "firmas" y su puesta a punto se debió a la constante planificación del Cuartel General de Operaciones Combinadas y Navales y a los jefes originales de la operación combinada.

Cuando llegó el 15 de mayo, el plan había sido extendido también hacia el Oeste desde la desembocadura del río Vire hasta las playas de la península de Cotentin y, hacia el Este, hasta el Orne. Las tres divisiones de asalto se habían convertido en cinco, suplementadas por 14 regimientos de carros de combate, comandos y servicios especiales. Las tropas aerotransportadas habían aumentado de dos tercios de una división a tres divisiones. La participación naval había aumentado en proporción similar. Sin embargo, el plan permanecía fundamentalmente como lo creó "Cossac". Suyo fue el milagro. Se había visto obligado a construir con sombras solamente, tejiendo redes invisibles y ayudado tan sólo por su ímpetu y su fe. Inmediatamente después del nombramiento del Comandante Supremo, y su infatigable "Comandante de las Fuerzas Terrestres", las sombras se convirtieron en hechos tangibles. Los hombres y material bélico que, en inmensas cantidades, había estado solicitando "Cossac" durante meses, careciendo siempre de la necesaria "autoridad", empezaron rápidamente a llenar campamentos, campos de entrenamiento y puertos. Ya mucho antes del 15 de mayo, habría sido casi imposible encontrar un sitio para meter una canoa en cualquier punto de las costas británicas. Embarcaciones de todo tipo, destinadas a la invasión abarrotaban las desembocaduras del Humber, Clyde y Belfast. Los buques destinados a formar parte de los convoyes que habían de zarpar después del Día-D estaban anclados en los puertos escoceses. Los que sostenían el comercio, sin el cual la isla no podría sobrevivir, entraban y salían por el estuario del Támesis. Incluso un enemigo que hubiera podido observar desde el aire no habría sabido decir dónde empezaba y dónde terminaba aquel enorme cinturón; falsas lanchas de desembarco estaban ancladas en Dover y el Nore. Fuera de las costas de Dungerness y Selsey, grandes cantidades de unidades "Phoenix" y "Whale", "Rombardons" y "Beetles" y todas las profusas y peculiares secciones de los "Mulberries" emergían de dársenas y diques secos a orillas del Támesis, dando la impresión, al menos a los ojos del teniente general Walter Bedell Smith, jefe del Estado Mayor a las órdenes del Comandante



Supremo, "de edificios de seis pisos volcados sobre sus costados". Sin embargo, había una desesperante escasez de remolcadores y lanchas de desembarco.

El estudio "Q", presentado por el departamento del Comisario General Militar, era una obra maestra de detalle administrativo, que cubría todas las necesidades de los comandantes no sólo para el Día-D, sino para mucho más adelante. El éxito dependería del trasiego constante y ordenado de hombres, máquinas y municiones. Mucho de este éxito estribaría en los "Mulberries".

El punto de partida de la operación, llamado "Día-Y", era el primero de junio. El Día-D vendría a continuación, a la primera oportunidad. El momento más próximo posible era el "Día-Y" más 4. Las condiciones esenciales para el asalto habían sido acordadas el primero de mayo por el Comandante Supremo y el almirante sir Bertran Ramsey. Las intensas operaciones de minado por parte del enemigo, unidas a la gran cantidad de obstáculos plantados sobre las playas y aguas adentro, exigían que el desembarco se realizase cuando la marea estuviera subiendo, pero casi inmediatamente después de que comenzara a subir, y a la luz del día lo más cerca que fuera posible del alba. Por la noche era de desear que hubiera luna llena. Estas consideraciones fijaban los días 5, 6 y 7 como fechas posibles. Tanto el 5 como el 6 eran buenos; el 7, ya no tanto. Después, ya no se presentaría otra oportunidad hasta el 19 de junio, y sin luna.

La posibilidad de un retraso forzoso de dos semanas, con todas sus horribles consecuencias, había sido considerada ya hasta su último detalle. Representaba la detención de una avalancha de hombres y suministros con todo su equipo ya a bordo y la mitad de ellos, en el mar. Un millón más de hombres, material blindado, artillería y un millón de toneladas de combustible en los oleoductos convergiendo en los puntos de embarque, más otro millón de hombres tras ellos a punto de llegar del otro lado del Atlántico.

La idea era para echarse a temblar. "Los problemas originados por un retraso de 12 a 14 días hasta el próximo período adecuado son demasiado espantosos, incluso para pensar en ellos", escribió el almirante Ramsey. Sin embargo, se pensó en los problemas y se hizo frente a sus implicaciones.

El 8 de mayo, el Comandante Supremo fijó, de acuerdo con los comandantes de los tres ejércitos, el 5 de junio como fecha probable para el Día-D. La Marina y la Fuerza Aérea habían estado sembrando minas durante tres semanas para proteger a los convoyes; todavía quedaba por hacer la tarea, mucho más compleja, de dragar minas. Desde el punto de reunión, conocido por la Royal Navy como "Picadilly Circus" y oficialmente como "Area Z", al Sur de la isla de Wight, hasta Normandía, había que dragar diez canales.

El estado de la marea respecto al desembarco imponía que el dragado se hiciera en sentido perpendicular a la misma, la cual tiraba con fuerza hacia el Este en las etapas iniciales y hacia el Oeste a partir de la mitad del camino. Jamás se habían efectuado operaciones de dragado de minas en tales condiciones, y esto representaba grandes dificultades para el cronometraje de la operación. Para este tra-



Teniente general H. D. G. Crerar, Primer Ejército canadiense.

bajo se reunió un total de doce flotillas de dragaminas.

Mientras los comandantes daban sus órdenes, y llevaban el gran peso de la responsabilidad, miles de hombres, desde oficiales, subalternos y sargentos hasta escalas superiores estudiaban al detalle los papeles que tenían que representar en el vasto rompecabezas, cuya solución habría de ser obtenida coordinando esfuerzos.

El regreso al Continente, concebido ya casi sobre las playas de Dunkerque, e impulsado por "Cossac", recibió su empujón final del general Montgomery. Se expresaba en términos firmes y sencillos cuando decía:

"El asalto era una operación que requería un solo plan combinado de acción bajo un solo jefe; por consiguiente, fui nombrado Comandante Supremo de las Fuerzas Terrestres, responsable ante el Comandante Supremo de la planificación y ejecución del aspecto militar del asalto y subsiguiente captura de las áreas de atrincheramiento a usar por las tropas aliadas."

El 1 de febrero, Montgomery, Ramsey y Leigh-Mallory presentaron el plan conjunto inicial "Neptuno", "instrumento para la ejecución" de los planes, en el que se tenía en cuenta la expansión de la operación "Overlord". Las fuerzas aéreas estaban ya lanzadas a las etapas preliminares de la batalla. La Marina había empezdo su planifiicción administrativa en mayo de 1942 y toda la estructura de su inmensa labor ofensiva y defensiva estaba ya establecida hasta el último detalle. Continuaría ampliándose y adaptándose hasta el Día-D y también posteriormente. Los ejércitos que tenían que intervenir se enfrentaban a una gigantesca prueba de planificación. Bajo la supervisión del cuartel general del XXI Cuerpo de Ejército, el Primer Ejército americano y el Segundo Ejército británico presentaron sus planes de asalto los días 25 de febrero y 20 de marzo, respectivamente.

A partir de este momento siguió una detallada planificación a todos los niveles, recayendo la mayor parte de la carga sobre el personal militar del grupo "Q".

A finales de la primera semana de abril, Montgomery, con los comandantes de las fuerzas navales y aéreas, pudo anunciar sus planes completos a sus generales y mostrar sus posibilidades a los jefes de operaciones. Su intención, como él expresara, era:

"Asaltar simultáneamente las playas de la costa de Normandía que se encuentran inmediatamente al Norte del estuario de Carentan y entre éste y el río Orne, con el objeto de asegurarse un área atrincherada como base de operaciones posteriores."

El área atrincherada tenía que incluir, lo antes posible, lugares que pudieran servir de aeródromo, situados hacia el Sudeste del importante nudo de carreteras de Caen, y el puerto de Cherburgo. Explicó su plan de impulsar una ofensiva importante capaz de romper el flanco Este, para hacer así que el peso principal de las reservas enemigas se dirigiera contra los británicos y canadienses. Una vez establecido un frente seguro en Caen, y atraída toda la fuerza enemiga hacia el Este, él intervendría, junto con los ejércitos americanos del general Bradley, "para cortar la línea defensiva al Sur del Sena, cuyos puentes habrían de ser destruidos por la aviación".

El Primer Ejército americano, con tres regimientos, asaltaría el estuario de Carentan para tomar Cherburgo y desarrollar un ataque hacia el Sur sobre St. Lô a fin de reforzar al Segundo Ejército británico.

El Segundo Ejército británico, con cinco brigadas, desembarcaría entre Asnelles y Ouistreham, con los canadienses en el centro, para formar una cabeza de puente al Sur de la línea St. Lô-Caen y al Sureste de Caen para asegurar aeródromos y proteger en el flanco Este al Primer Ejército americano.

Los dos ejércitos estarían apoyados por tropas de ingenieros especializados, blindados, comandos y Rangers americanos.

Las 82 y 101 Divisiones Aerotransportadas de los EE. UU. descenderían al Oeste y Sureste de St. Mère Eglise, paralelas al río Merderet, para tomar cruces de carreteras y asegurar la línea del río Douve y, desde allí, apoyar el asalto por mar sobre la playa "Utah" y evitar la entrada de reservas enemigas en la península de Cotentin.

La 6 División Aerotransportada británica aterrizaría al Este de Caen para capturar cruces de caminos sobre el río Orne en Bénouville y Ranville.

Se esperaba desembarcar 1.500 carros de combate, 5.000 vehículos oruga, 3.000 cañones y 10.000 vehículos de todo tipo, desde Jeeps hasta bulldozers. Tal era, en líneas generales, la empresa a realizar por las fuerzas de desembarco en el Día-D.

Las fuerzas estadounidenses estarían a la derecha, ocupando el flanco Occidental, por razones de abastecimiento. Tan pronto pudieran abrirse al tráfico los puertos de Cherburgo y Bretaña, serían abastecidos directamente desde los Estados Unidos. Los británicos dependerían de los puertos del Canal y de Antwerp. Entre

Teniente general M. C. Dempsey, Segundo Ejército británico.





Teniente general Carl Spaatz, jefe de las Fuerzas Areas Estratégicas norteamericanas.

General H. H. Arnold, que mandaba las Fuerzas Aéreas del Ejército de los EE.UU., con el teniente general Omar H. Bradley.



tanto, todos dependían de los dos "Mulberries" y los cinco "Gooseberries".

Se esperaba que el enemigo contaría con unas sesenta divisiones en el Oeste, al mando del mariscal de campo von Rundstedt. El oponente inmediato de Montgomery sería el mariscal Rommel, al mando del Grupo de Ejército B, formado por el Séptimo Ejército alemán en Normandía y Bretaña, el Quince Ejército, en el Paso de Calais y Flandes, y el LXXXIII Cuerpo en Holanda. La mayor concentración de fuerza enemiga estaba en el Paso de Calais, al amparo de las fortificaciones más impresionantes. Ya se habían encargado los aliados de mantenerles en esta posición por medio de los falsos rumores esparcidos para reforzar los temores naturales del enemigo, basados en la simple idea de que la línea recta es la distancia más corta entre dos puntos.

Sin embargo, desde el primer momento de su nombramiento, el mariscal Rommel había luchado con todas sus energías para reforzar las defensas de la desembocadura del Sena. Las baterías pesadas de Cherburgo y el Havre, apoyadas por lo menos por otras treinta de diverso calibre, cubrían todo el área, y podían inundar las playas y los accesos por mar con su fuego. Detrás de la gran masa de obstáculos y minas plantadas en los accesos por mar y en las playas, estaban las defensas anticarros, casamatas de hormigón y trincheras, respaldadas por un terreno natural idealmente formidable para la defensa. El sistema natural de conducción de agua y las tierras pantanosas del Estuario de Carentan había producido inundaciones que limitaban las salidas de la playa a unos estrechos pasos sobre arrecifes, intransitables para tropas que no estuvieran apoyadas por carros blindados. Estas inundaciones eran particularmente intensas en el sector de Varreville, de nombre clave "Utah", y detrás de las primeras barreras de agua, un cinturón de lagunas seguía los cursos de los ríos Merderet y Douve al Oeste y Sur de Carentan.

A británicos y canadienses se les plantearon también problemas especiales, en su difícil avance, en forma de laberinto de pequeños pueblos unidos entre sí por un sistema de puntos de resistencia detrás de las costas; y, más allá, el "Boscaje", una sucesión de pequeños campos, altos setos, e inclinados declives; una faja de tereno de sesenta y cinco kilómetros de espesor de trampas mortales, por la que resultaba imposible el paso de los blindados. Al Sureste de Caen estaba ya la llanura abierta, pero eso estaba todavía lejano del Día-D.

El mariscal del Aire sir Trafford Leigh-Mallory explicó las misiones principales de la 2.ª Fuerza Aérea Táctica británica y la 9.ª de los Estados Unidos. El Día-D, las fuerzas aéreas mantendrían una densidad constante de diez escuadrillas volando sobre las playas, cinco británicas y cinco americanas. Seis escuadrillas estarían en estado de alerta para proporcionar fuego de cobertura sobre las playas. Cinco cubrirían los accesos navales más importantes, y una fuerza de ataque de 33 escuadrillas quedaría de reserva.

Una vez cumplida la misión de dar escolta a las fuerzas aerotransportadas, un total de 171 escuadrillas quedaría dividido de la siguiente manera: 54 para cobertura de las playas, 15 para cobertura de las unidades navales, 36 para apoyo directo, 33 para operaciones de ofensiva y escolta de bombardeo y 33 como fuerza de ataque.

El almirante sir Bertram Ramsey se explicó también en términos de gran sencillez al definir el papel de la marina. El éxito inicial dependía forzosamente de las fuerzas navales. Sus órdenes de operación del 10 de abril decían escuetamente:

"El propósito del Comandante en Jefe Naval es que las fuerzas de asalto desembarquen en las playas a al hora prevista, que sea bien cubierto su desembarco y, subisiguientemente, sea apoyado y mantenido y que se efectúe un rápido establecimiento de nuestras fuerzas en la orilla."

En números redondos, unos 5.000 buques y 4.000 embarcaciones de desembarco estarían al servicio del asalto general. Su potencia de fuego, desde el armamento pesado de los acorazados y cruceros, pasando por el de los destructores y buques lanzacohetes hasta llegar al de la propia artillería de campaña y vehículos blindados disparando desde las lanchas de desembarco en su aproximación a tierra, era verdaderamente colosal.

La Operación "Neptuno" iniciaría la Opeperación "Overlord".

Mientras tanto, los rusos, presionando constantemente a los alemanes durante los meses de febrero, marzo y abril, habían cruzado el Dniepper y el Bug, y el 8 de abril, mientras Montgomery estaba metido de lleno en las conversaciones sobre los planes para el Día-D con su Estado Mayor en St. Paul's School, Tolbukhin inició su asalto a las defensas de Perekop, con lo que se daba comienzo a la brillante reconquista de la península de Crimea. Al mismo tiempo, los rusos fueron informados de los planes aliados. Sincronizarían su propia gran ofensiva de verano con los aliados occidentales. A mediados de mayo, la gran batalla librada en Italia se acercaba también a su fin.

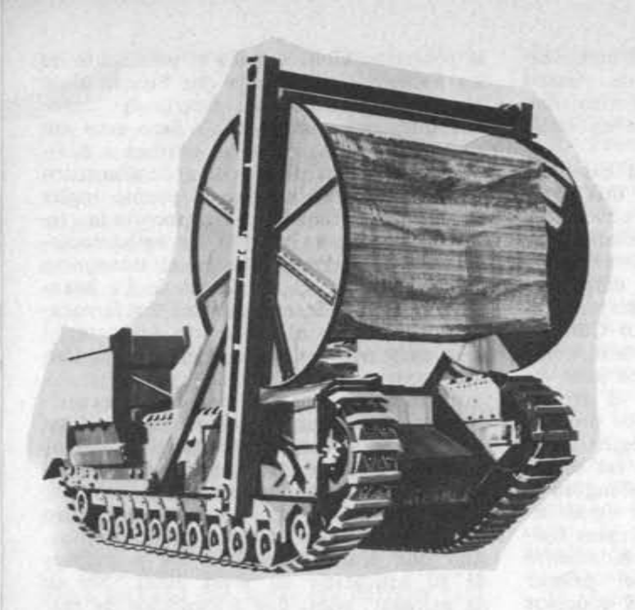
Los problemas que el general Eisenhower tenía que resolver eran de una magnitud infinitamente superior a aquéllos a los que su auxiliar, mariscal Tededr, o su "Comandante de las Fuerzas Terrestres", general Montgomery, tenían que enfrentarse, o considerar. Como representante y voz autorizada del Estado Mayor Conjunto estadounidense en Gran Bretaña, estaba en contacto constante con los jefes de estado mayor británicos y con el primer ministro para tratar de asuntos de profunda significación política y estratégica. Además, era su deber actuar según las directrices de sus superiores de Washington y defender los puntos de vista de éstos incluso cuando diferían de sus propias opiniones. Temeroso de verse indebidamente influido por la elocuencia del primer ministro por un lado, y por los concisos razonamientos estratégicos del CIGS por otro, su presencia física en el país y su consiguiente proximidad a los muchos problemas hacían que su prestigio y simpatías se vieran mucho más comprometidos que los de aquéllos que quedaban en Washington. Ejemplos al azar, exponentes de muchas de estas dificultades, pueden ser: la actitud aliada con respecto al general De Gaulle y el futuro de Francia, los problemas militares y civiles en los países liberados, la guerra psicológica, el desmembramiento de la Alemania nazi, asunto éste en el que los Estatdos Unidos, la Unión Soviética y Gran Bretaña compartían un acuerdo básico; las implicaciones de una "rendición incondicional" y la relativa importancia de Berlín y el Ruhr como objetivos militares. En la linde del inmenso cúmulo de sus responsabilidades estaban, por último, asuntos tales como la anexión soviética de los estados del Báltico, sus fronteras con Polonia y la inclusión de Bessarabia dentro de su territorio.

La decisión de imponer restricciones a los movimientos de los civiles y establecer grados de censura se llevó a cabo en gran parte de acuerdos con sus deseos. Se daba perfecta cuenta de sacrificios por los que estaba pasando el pueblo inglés y le desagradaba exigir todavía más. Cuando había que encontrar sitio para atracar y descargar cuarenta buques procedentes de los Estados Unidos, llenos de material de guerra, y, por contraposición, sólo 500.000 toneladas de productos alimenticios para la población civil, apelaba al presidente de los Estados Unidos para que hiciera algo. Se trataba de un caso ordinario de "cañones antes que mantequilla". Pero esto era algo para hacer perder los estribos a cualquiera porque la distribución de alimentos y bienes necesarios entre el pueblo inglés ya estaba suficientemente recortada teniendo en cuenta que ni las embarcaciones costeras, empeñadas en el transporte de tropas a través del Canal de La Mancha el día del desembarco, ni los ferrocarriles, dedicados al transporte de material de guerra por el interior del país, podían dedicarse a ella.

El Comandante Supremo había experimentado una sorprendente metamorfosis pasando de la oscuridad, casi el anonimato, a una posición de inmenso poder y autoridad en la que se integraban innumerables cuestiones que no sólo quedaban fuera del alcance de sus conocimientos, sino que eran opuestas a los principios de su educación en West Point. No es de extrañar, pues, que a mediados de mayo empezara a dar muestras de cansancio. Se salvó por su natural sencillez y notable inocencia. Cuesta mucho creer que existiera en el mundo entero un puñado de hombres lo suficientemente dotados y capaces para desempeñar una labor de tal envergadura, y cuesta igualmente creer que estas u otras cualidades hubieran podido servir al Comandante Supremo o a la causa aliada de igual o mejor manera que las que él poseía. Desde el momento de su llegada a Inglaterra, Eisenhower aco-

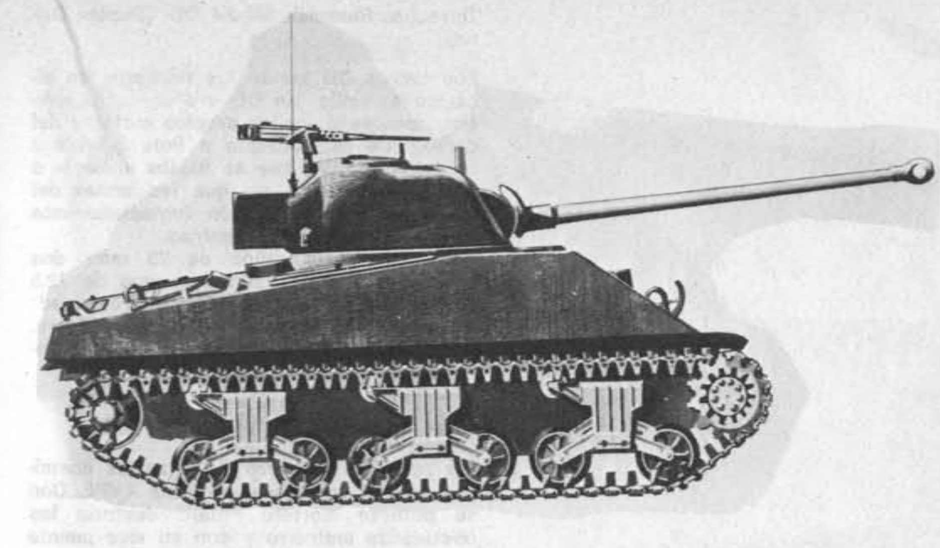
Mayor general Percy C. S. Hobart.



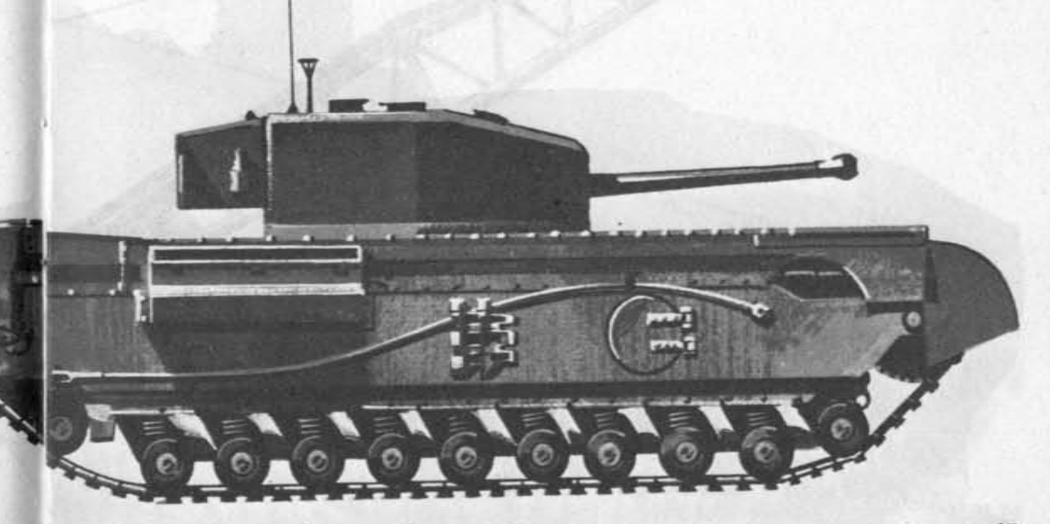


Arriba: **Churchill Mk III AVRE (Armoured Vehicle Royal Engineers) «Bobbin». Los DD, Crab y AVRE fueron diseñados para llegar a la orilla y neutralizar las defensas, pero nunca podrían acercarse a estas defensas si la superficie de la playa no polía soportar su peso. De ahí el nacimiento del «Bobbin» que podía ir desenrollando una especie de estera de 100 metros de longitud sobre la que iba avanzando.**
Armamento: **Un mortero Petard, una ametralladora le 12,7 mm.** Tripulación: **Cuatro.** Velocidad: **Extendiendo la estera 5 km/h.** Autonomía: **120 kilómetros.** Peso: **39 toneladas.**

Abajo: **Churchill Mk VIII «Crocodile».**
El Crocodile era a la vez el más horroroso y espectacular de los carros: un lanzallamas que transportaba unos 1.800 litros de combustible en su trailer. Nitrógeno comprimido forzaba al combustible hasta el cañón lanzallamas, emplazado en la posición normal, dándole un alcance de unos 100 metros.
Armamento: **Un cañón de 75 mm.** Tripulación: **Cuatro hombres.** Velocidad: **20 km/h.** Autonomía: **180 kilómetros.** Peso: **40 toneladas.**



Arriba: **Sherman M4-A4 «Firefly».**
El «Firafly» fue el primer intento aliado que tuvo éxito comparable al de la potencia de fuego de los carros alemanes. Esto era esencial, pues ya se sabía que los carros alemanes Panzer y Tiger eran formidables y el resultado fue el Firefly, que montaba el pesado cañón anticarro británico de 17 libras sobre el casco del bien probado carro Sherman.
Armamento: **Un cañón de 17 libras, una ametralladora de 12,7 mm.** Velocidad: **40 Km/h.** Tripulación: **Cinco.** Autonomía: **175 kilómetros.** Peso: **32,9 toneladas.**

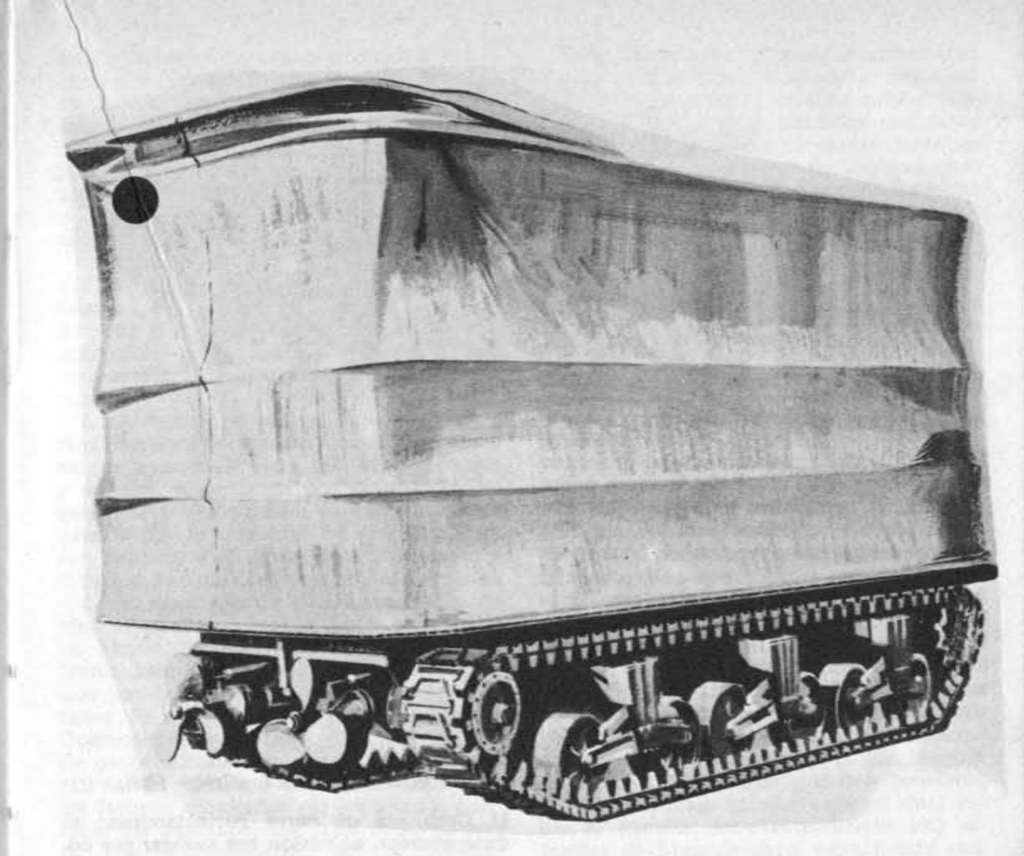


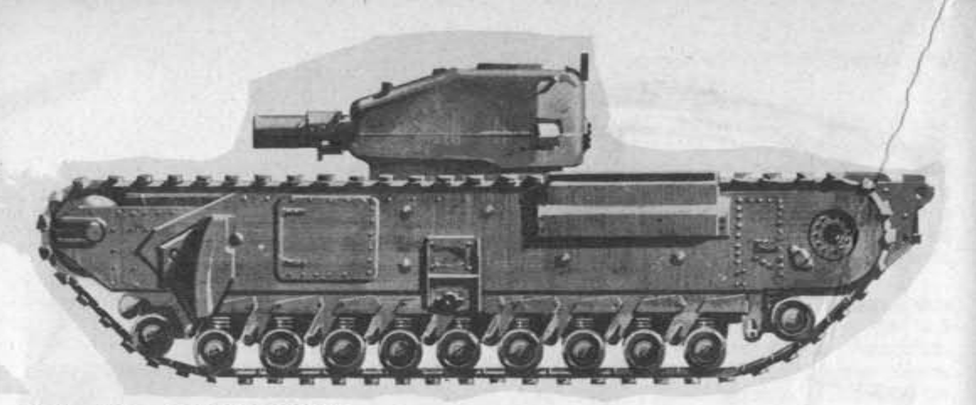
Derecha: **Sherman M4-A4 DD (Duplex Drive).**

Los carros DD serían los primeros en alcanzar la orilla. Un DD era un carro anfibio, impulsado por los propios motores del carro, que se mantenía a flote gracias a un toldo abatible que se bajaba al llegar a tierra, permitienlo así que las armas del carro entraran en acción inmediatamente contra las defensas enemigas.
Armamento: **Un cañón de 75 mm., dos ametralladoras de 7,5 mm y una de 12,5 milímetros.** Tripulación: **Cinco.** Velocidad: **4,5 nudos por agua, 40 km/h. sobre tierra.** Autonomía: **200 kilómetros.** Peso: **33 toneladas.**

Abajo: **Churchill Mk III AVRE (SBG).**

Las murallas anticarro y las zanjas enemigas eran lo que atacaban estos AVRE. Con su potente mortero Petard destruía los obstáculos anticarro y con su viga puente (SBG), capaz de desplazar grandes cantidades de material de relleno, tapaba las zanjas anticarro.
Armamento: **Un mortero Petard, una ametralladora de 7,5 mm.** Tripulación: **Cuatro.** Velocidad: **25 Km/h.** Autonomía: **120 kilómetros.** Peso **(carro sólo): 39 toneladas.**





Arriba: **Churchill Mk III AVRE.**

El AVRE estaba especialmente diseñado para concentrar su potencia de fuego sobre fortines y casamatas a corta distancia, destruyéndolos con sus pesados proyectiles, conocidos como «cubos de basura volantes».
Armamento: **Un mortero Petard de 25 libras de capacidad explosiva. Una ametralladora de 7,5 mm.** Tripulación: **Cinco.** Velocidad: **25 Km/h.** Autonomía: **120 kilómetros.** Peso: **39 toneladas.**

Abajo: **Sherman M4-A4 «Crab» Flail.**

El Crab era un carro revientaminas: al desembarcar, su misión era avanzar por entre los campos le minas abriendo un sendero de unos 3 metros de anchura por el que pudieran discurrir las fuerzas de desembarco.
Armamento: **Un cañón de 75 mm. Una ametralladora del 12,7 y dos de 7,5 mm.** Tripulación: **Cinco.** Velocidad operacional: **2,5 km/h.** Peso: **33 toneladas.**



metió la tarea de crear un equipo estrechamente ligado, insistiendo con firmeza en la necesidad de la cooperación absoluta y en la desaparición de "prejuicios nacionales". Tuvo un gran éxito al respecto, excepto en las esferas superiores. La primera vez que se dirigió a los mandos de su estado mayor en Norfolk House dijo:

"No somos aliados. Tenemos muchos aliados entre las Naciones Unidas; pero somos nosotros, quienes vamos a emprender esta gran operación, somos una fuerza indivisible con todos sus puntos más estrechamente integrados que nunca hasta ahora."

Los orgullos y prejuicios de dos pueblos bastante diferentes, cuya diferencia en sus puntos de vista militares, políticos y sociales, engendrada por su historia, su geografía y sus orígenes se hacía aún más patente por la similitud del lenguaje, fueron superados en gran parte por el tacto y determinación del Comandante Supremo.

Como resultado de ello, Eisenhower fue bien auxiliado y servido. Su jefe de Estado Mayor, teniente general Walter Bedell Smith, habría destacado en cualquier ejército por la calidad de su ideas y las virtudes de su pesimismo. Estimaba que la Operación sólo tenía un "50 por ciento" de probabilidades de éxito. Esto era una estimación bastante audaz, considerando los factores conocidos por los aliados e incluso los desconocidos, tales como el éxito, aún por demostrar, de los "Mulberries". Como jefe auxiliar de estado mayor, el teniente general británico Morgan tenía un inigualable conocimiento de las dificultades de "Overlord". Tedder liberó al Comandante Supremo de la pesada carga que representaba el mando de las Fuerzas Aéreas. El teniente general sir Humphrey Gale fue su principal consejero en logística, y el general británico Whiteley era miembro del equipo táctico y operacional. Pocos hobrmes han sido servidos y ayudados mejor que el Comandante Supremo, y que fuera servido así es un tributo a su propio "ingenio".

Gustaba a las tropas británicas por razones completamente opuestas al sentimiento que Montgomery producía en ellas. En cientos de cartas y escritos a "casa", los soldados británicos comentaban acerca del Comandante Supremo, de su uniforme sencillo, desprovisto de condecoraciones y "chatarra" colgando del mismo, de su aspecto reposado, su aire de amistad, seguridad y mando. Eisenhower era para ellos algo enteramente nuevo entre la "alta escala de portadores de chatarra".

Estas reacciones, y muchas otras, iban siendo cuidadosamente anotadas por cientos de hombres de la censura miltiar aliada encerrados en sus sombríos despachos y nadando entre miles de cartas todos los días, haciendo resumen del pensamiento general y la moral. Todo correo, llamadas telefónicas y telegramas de los Estados Unidos habían sido interrumpidos, y durante un mes hubo ausencia total de noticias —lo que en sí constituía "noticia"— en miles de hogares. El apilamiento de correspondencia de las tropas era verdaderamente colosal. Las medidas de seguridad exigían estas precauciones mínimas, pero el posible peligro que pudiera haber en la abrumadora mayoría de las cartas era infundado.

De entre todas las visitas que el Comandante Supremo giraba a las tropas, las más impotrantes eran las que dedicaba a los campos de prácticas de Hobart. La 79 División Acorazada había crecido en tal proporción que excedía con mucho las características de una división blindada normal; perfectamente entrenada en el manejo de su extraña e ingeniosa colección de vehículos de campaña, estaba organizada para ser puesta al servicio de formaciones y unidades británicas y canadienses. En las últimas semanas, enfrentados con un nuevo problema de playas, habían diseñado los "Bobbins", carros provistos de un andamiaje tubular especial que, sobre la marcha, iban extendiendo una alfombra de fibra de coco, permitiendo que toda su mole blindada pudiera avanzar sobre la arena de las dunas.

Eisenhower, Montgomery y Bradley observaban todo aquello que los blindados serían capaces de hacer al intentar romper el "Muro del Atlántico". Se habían creado situaciones del máximo realismo. Eisenhower estaba tremendamente impresionado, y decía que le gustaría hacer uso de todo. Bradley parecía mostrar interés, pero no se pronunciaba ni en favor ni en contra. Montgomery, por el contrario, opinaba que la 79 División Acorazada era la que en el argot de los hipódromos se conoce como una ganadora segura. Entró en detalles exhaustivamente y después de detenidos análisis y demostraciones, hizo su selección. Los carros dragaminas Sherman dirigirían la vanguardia de los asaltos británicos y canadienses, apoyados por carros lanzallamas y anfibios DD. Técnicos en blindaje irían en cabeza. Bradley decidió servirse sólo de carros DD (Duplex Drive: carros anfibios). Estas decisiones, tuvieron una gran importancia posteriormente.

Las visitas del general Bradley a sus tropas tenían un carácter bien distinto de las del Comandante Supremo y Montgomery. Le gustaba visitar a sus tropas sin avisar, ver a sus hombres "tal como eran", e incluso, en cierta ocasión, llegó a destituir a un comandante de batallón por haber montado una parada en su honor. De incógnito y metódicamente recorría todo el Suroeste de Inglaterra, visitando pequeños grupos de hombres, tratando de descubrir por su cuenta su estado de ánimo y moral. Bradley era uno de esos hombres a los que no les importa ponerse en cuclillas, masticar una hoja de hierba y charlar con sus subordinados de igual a igual.

Había en mayo once divisiones americanas en Inglaterra, de las que sólo una había recibido su bautizo de fuego. Era ésta la 1.ª División, que había estado ya en servicio en el Mediterráneo y se mostraba resentida por haber sido designada para el papel de avanzada en el asalto a la playa "Omaha" por voluntad de Bradley, lo que lógicamente no fue muy del agrado de la división. La 29 División, que fue la primera en llegar a Inglaterra, reclamaba el derecho de dirigir el asalto; pero, al mismo tiempo, crecía en ella el temor a las muchas bajas que podría sufrir. Sin duda, el general tenía una gran carga sobre sus espaldas que sobrellevó con elegancia. Sus tropas estaban bien entrenadas, pero "verdes". Naturalmente, no se sentían lo mismo acerca de la guerra en general o del asalto que estaba a punto de realizarse que pudieran sentir sus aliados británicos. No habían sido arrojados de Francia, bombardeados y ametrallados en las playas, empujados hasta su propio territorio, siempre bajo la amenaza de una invasión, ni sufrido bombardeos aéreos o padecido la inclemencia de un racionamiento durante cuatro años largos. La lucha contra los alemanes a lo largo de todo lo que iba del siglo XX no era algo que hubieran "mamado". Estaban, en realidad, a mucha distancia de su patria, en un país extranjero y a punto de invadir otra tierra, también extranjera, en una acción militar que prometía ser altamente peligrosa. No sentían esa sensación de estar liberándose o liberando a alguien. Todo esto era natural.

El acercamiento psicológico del mando estadounidense a sus tropas habría tenido efectos contraproducentes para la moral británica. Se les hablaba de los "milagros de la moderna medicina de combate", de los aavnzados métodos de curación, y se les inspiraban estas ideas por medio de las revistas y periódicos del ejército. A los que evidenciaban un temor particular por el "mal de la batalla", les hablaban amistosamente sus propios comandantes. Los periódicos hacían resaltar la mala política y creencias del enemigo y la necesidad de luchar implacablemente contra él y a su vez, Eisenhower encargaba a sus comandantes que "salieran al paso de cualquier falta de voluntad de lucha por parte de sus tropas explicándoles la importancia crítica de derrotar a los alemanes".

En el aspecto puramente militar, el delicado aleccionamiento de las tropas era metódico, realista y de indudable valor. Las perfectas maquetas de las secciones de playa proporcionaban a los hombres un conocimiento visual de sus propios papeles. Al mismo tiempo, en la última semana de mayo, tenían lugar los últimos preparativos que ponían de manifiesto la inminencia del asalto incluso para los más escépticos. Miles de vehículos eran impermeabilizados, se procedía a la entrega de píldoras contra el mareo, dinero de invasión y se revisaba el armamento. A últimos de mayo hombres y máquinas subían a bordo de los barcos, y de los puertos más distantes de Inglaterra zarpaban hacia el Sur algunas de las partes vitales de la operación "Neptuno", camino del punto de reunión.

A las diez y cuarto de la noche del viernes 2 de junio, dos submarinos de bolsillo, los *X 20* y *X 23*, al mando del teniente Honour, zarpaban de Portsmouth y se unían a un dragaminas de escolta para el viaje a Francia. En las primeras horas de la mañana del sábado se sumergieron hasta cota periscópica en las proximidades de la orilla a vigilar y a esperar sin ser vistos, pero viendo perfectamente los actos del enemigo. El tiempo había empeorado terriblemente. Era el único factor vital que no estaba en manos del hombre.

Resultaba difícil, en los últimos días, para cualquier hombre o mujer de Inglaterra que participara, aunque fuera en el grado más humilde en el gran esfuerzo del Día-D, imaginar que pudiera existir cualquier otra cosa. La cosa por sí misma parecía "total". Pero para apreciar en su justa medida el asalto aliado sobre Normandía, es importante enfocarle desde un punto de vista de "guerra absoluta". Los Estados Unidos no estaban todavía en la cumbre de su esfuerzo bélico, aunque su cometido en el Pacífico les estaba llevando a alcanzar su punto álgido de producción de material de guerra. Los planes de invasión de Japón, que empequeñecerían incluso a la operación "Overlord", estaban ya muy avanzados, ocupando a los jefes de Alto Estado Mayor y dirigentes del Gobierno norteamericano e inglés en complejas discusiones.

En Italia luchaba un ejército americano al mando del general Alexander, formado también por tropas británicas, canadienses y de la Francia libre, y se estaba preparando para la embestida final, que significaría la derrota de Kesselring.

Aun viniendo de los Estados Unidos, con sus enormes reservas de riqueza natural, su capacidad de producción en masa y su poderío humano, este esfuerzo podía considerarse enorme, lo que nos dará idea de la naturaleza del esfuerzo bélico de Gran Bretaña cuando ésta se embarcó en la última fase de su desesperada lucha contra el tiempo. Durante cuatro años este país había estado realizando esfuerzos sobrehumanos, luchando en escenarios que abarcaban el Atlántico, el Artico, el Indico, el Mediterráneo y otros mares menores. Sus ejércitos habían luchado en el Norte de Africa y gran parte de Oriente Medio, obteniendo victorias casi milagrosas bajo el mando de Wavell y Auchinleck, y por último la recompensa de El Alamein obtenida por Montgomery. Sus tropas habían luchado también en Sicilia e Italia y seguían arrastrándose por entre la espesa jungla del Sudeste asiático. Ahora, empobrecida, disminuyendo rápidamente su potencial humano, obligada quizá a sacrificar su autonomía, sabía que sólo la victoria en 1944 podría salvarla. Los "azares de la guerra" habían ido volviéndose constantemente en contra suya, colocándola más a merced de sus amigos que de sus enemigos, pero había logrado llegar tenazmente, incluso valientemente, hasta la víspera de su "última oportunidad".

Pero el presente dejaba poco tiempo para pensar en el futuro. En mitad ya de los preparativos finales para el asalto, los jefes del Estado Mayor Combinado y los jefes de gobierno todavía se debatían en un mar de problemas. El general De Gaulle, indignado por la negativa al reconocimiento de su gobierno provisional, rehusó al final permitir que oficiales de enlace franceses embarcaran con los aliados. De distinto tipo eran las discusiones sobre estrategia del Pacífico, en las que entraban la India y Australia. Durante todo el mes de mayo tuvo lugar en Londres la Conferencia de primeros ministros de las colonias.

Cualquier página del diario de guerra seleccionada al azar nos revela algunos de los sombríos temores que abrigaba el primer ministro. El 12 de abril, esperando, incluso a esas alturas, retrasar los desembarcos del Sur de Francia, insistía ante el presidente Roosevelt sobre la tremenda importancia, que por su contribución a "Overlord", tenía la campaña de Italia. Se había conseguido separar y retener, y se las estaba derrotando, a 35 divisiones alemanas de gran calidad. ¡Qué más se podía pedir! Seguramente unas pocas "tretas" serían suficientes para mantener ocupadas las pocas divisiones alemanas del Sur de Francia. ¿De qué otra forma, en cualquier caso, podían afectar tales desembarcos a la batalla de Normandía?

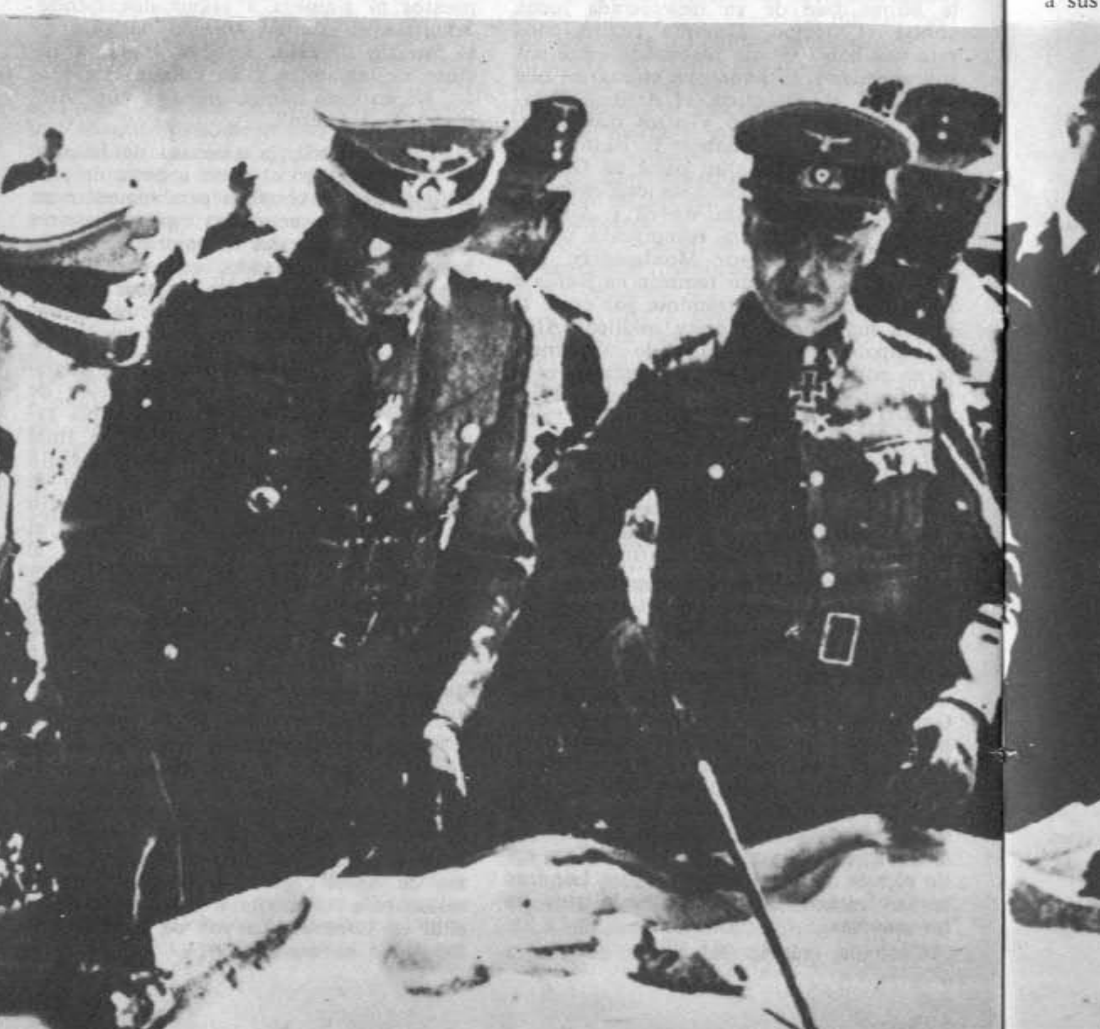
Todo se había discutido con anterioridad. Los Estados Unidos no estaban dispuestos ni siquiera a seguir discutiendo. Seguirían el camino trazado no sólo en el Sur de Francia, sino en Italia, e incluso en Inglaterra y en Europa Occidental. No en vano habían dicho ya que "Alemania lo primero".

El 29 de abril, la amenaza de hambre en Bengala obligó al envío urgente de provisiones desde Australia para remediar un desastre de consecuencias mucho mayores que las mismas bajas en combate. Mountbatten se vio obligado, una vez más, a improvisar en el Sudeste asiático con su acostumbrada pericia e ingenio. No tardarían sus ejércitos en ser olvidados.

Sin embargo, en mayo de 1944, Inglaterra, como nación, estaba aún lejos de la desesperación. En el exterior había razones para el regocijo. La ofensiva final en Italia se inició el 11 de mayo y el 18 cayó Cassino. Cinco días más tarde la cabeza de playa de Anzio enlazó por fin con la ofensiva principal, y mientras el Octavo Ejército británico perseguía al enemigo a lo largo del valle del Tíber hasta cercarlo y destruirlo, los americanos avanzaban a gran velocidad hacia Roma, entrando en la Piazza Venezia treinta y cinco horas antes de que las fuerzas aliadas desembarcaran en las playas de Normandía.

"La cumbre es lo que importa", cablegrafió Churchill a Alexander, pero la "cumbre" era Roma. La gran ofensiva rusa de verano estaba sólo a diez días vista, y, según se cerraba el cerco sobre los alemanes desde los tres lados, el "fantasma de Anvil", en el horizonte Sur, obsesionaba a Alexander y fastidiaba a Churchill en Londres. La voz de Gran Bretaña ya no se oía.

El enemigo



El poderío nazi alcanzó y sobrepasó su climax militar en el verano de 1942. A partir del otoño de ese año su suerte experimentó un marcado declive.

Lo que estaba en la balanza no era el el colapso final y la ruina de la Alemania nazi, sino el momento y la naturaleza del colapso. Había alemanes, soldados profesionales tales como von Brauchitsch y el general Beck e incluso quizá von Rundstedt y Halder, idealistas tales como von Stauffenberg, pastores como Niemöller, que vieron esto desde el principio, o no tardaron en descubrirlo, pero por encima de ellos, un maníaco pervertía la mente y el espíritu alemán.

Aún con su poderío militar en declive, la autoridad y fuerza de Hitler eran manifiestas. El general Franz Halder informó a sus interrogadores que no hubo ningún estudio de proyecto a gran escala a partir de octubre de 1942, "porque éstos hubieran llegado a conclusiones que Hitler no habría aceptado". Progresivamente, a partir de octubre de 1942, Hitler fue sacrificando los ejércitos alemanes y nadie pudo o supo pararle.

Aunque la gran estrategia de los aliados occidentales se veía empañada por los encontrados intereses de los tres aliados principales, la gran estrategia enemiga no existía, simplemente reaccionaba. En Africa, Rommel, nunca debidamente apoyado, fue privado de cualquier oportunidad de victoria en Egipto, y posteriormente abandonado y obligado a sacrificar el Afrika Korps en Túnez. De Norte a Sur, sobre el vasto frente Oriental, ejércitos enteros fueron destruidos por los rusos. A von Paulus, con más de 250.000 hombres, se le condenó a una innecesaria destrucción total en Stalingrado. Pero fue el fracaso del mariscal de campo List, en su intento de cruzar el Cáucaso, lo que marcó el cambio de Hitler. En un largo relato al capitán B. H. Liddell Hart, el general Walter Warlimont explicó la reacción de Hitler cuando Jodl, a su regreso del Cáucaso, le hizo ver la realidad de sus propios errores, errores que, a pesar de lo retorcido de su mente, no podía achacar a ningún otro. Tanto su modales como su conducta cambiaron a partir de ese momento. Apenas si salía de su despacho. Comía solo. "Estoy convencido", dijo Warlimont, "que Hitler, cuando se enfrentó a la realidad de la situación, al final de la segunda ofensiva contra Rusia, vio de pronto que nunca alcanzaría su propósito en el Este, y que la guerra estaba eventualmente perdida".

Esta opinión no es que solamente se apoye en la palabra de Warlimont. Está confirmada por Jodl y otros muchos, y, sobre todo, por las realidades históricas. Durante todo el año 1943 los ejércitos de la Alemania nazi sufrieron desastrosas pérdidas imposibels de evitar, pues constituían la materia prima de la tragedia en que estaban atrapados. Dado que no podía haber victoria, tenía que haber derrota, no había otra posibilidad. Aún quedaba un gran número de divisiones, pero su calidad y capacidad iban siendo menguadas a pasos agigantados. Por el contrario, 1943 trajo consigo la victoria total aliada en el Atlántico y la supremacía en el Mediterráneo; se había empezado la progresiva detrucción de la industria alemana, así como la constante reducción de su fuerza aérea. En el frente Oriental continuaba el triste sacrificio de los ejércitos

alemanes en tal grado que sólo desesperación podía quedar en el vacío del alma alemana.

Desde que empezó la ofensiva nazi contra Rusia, sus fuerzas fueron absolutamente inadecuadas para defender los casi 5.000 kilómetros de costa Occidental que Alemania controlaba. El mariscal von Rundstedt, trasladado de su puesto de mando en el frente Occidental, en abril de 1941, a mandar el Grupo Sur de los ejércitos destinados al ataque a Rusia, confesó que la falta de protección que quedaba en la retaguardia le hacía estremecerse. El esperaba la invasión inglesa de un momento a otro. Ello ilustra no sólo la debilidad nazi en el Oeste, sino la ignorancia de la verdadera situación en que se encontraban los casi desarmados restos del ejército británico que logró sobrevivir al desastre de Dunkerque. Tal creencia coadyuvó a salvar a Inglaterra de la invasión.

A su regreso al mando de las fuerzas del Oeste en 1942, von Rundstedt encontró la situación quizá un poco más de su agrado. Durante todo aquel año Francia había servido de lugar de descanso a las divisiones seriamente castigadas en el frente Oriental. Las 50 ó 60 divisiones disponibles sobre el papel, pocas veces constituían en la práctica más de 25 de calidad razonable, y casi nunca en la plenitud de su potencial. La decisión nazi de que sería más provechoso utilizar prisioneros de guerra como soldados en lugar de exterminarles o dejarles que se pudrieran en sus campos de prisioneros condujo a una situación muy compleja, pero alivió la creciente falta de potencial humano alemán. En 1942, los batallones extranjeros pasaron a engrosar las divisiones alemanas. El mayor Milton Shulman dio a conocer que en algunos regimientos alemanes se usaban hasta ocho tipos de nóminas que se aplicaban para pagar a soldados de veinte tribus diferentes, todos procedentes del Este, que formaban parte de dichos regimientos. Una mezcolanza de razas dirigida por oficiales alemanes constituía por lo menos el 10 por ciento en algunas otras.

De una sola ojeada se puede apreciar, y von Rundstedt así lo hizo, que 50 ó 60 divisiones, incluso de la mejor calidad, constituían una décima parte de las necesarias para defender 5.000 kilómetros de costa; una división para defender cinco kilómetros no era excesivo, pero una división en 80 ó 100 kilómetros era desesperado. Uno de los problemas principales, por tanto, era decidir de dónde y cuándo cabía esperar un asalto a gran escala desde el Oeste. Cualquiera que fuera la decisión tomada, eran muchas y muy grandes las áreas que habrían de quedar indefensas. El problema de las reservas era totalmente insoluble.

La apreciación del mariscal von Rundstedt, en la que se mantuvo firme hasta el final, era que los aliados occidentales atacarían en el sector del Paso de Calais, probablemente junto al Somme, no sólo porque era la ruta más corta de orilla a orilla simplificando la cobertura aérea y naval, sino porque ofrecía la ruta más corta al Rhin, y, por tanto, al corazón del Reich. Lo obvio del razonamiento no era suficiente para excluir tal posibilidad y, además, las cosas vistas desde Francia eran muy distintas a vistas desde Inglaterra. Mientras los aliados se daban cuenta del poderío de las posiciones enemigas, von Rundstedt, en cambio, estaba, acertadamente, convencido de su vulnerabilidad. Si la "Muralla del Atlántico" era ciertamente algo más que una simple "estructura de propaganda", como von Rundstedt la consideraba, también era mucho menos de lo que Hitler se empeñaba en creer y hacía creer a los mismos aliados. Los materiales y mano de obra para realizar sus sueños nunca existieron realmente, pero, incluso en el supuesto de que esos sueños se hubieran convertido en realidad, el destino de la inmensamente poderosa Línea Maginot había demostrado que las defensas no eran nunca más fuertes que sus defensores. La "Muralla del Atlántico" existía hasta cierto punto como "fuerza de propaganda" en el Paso de Calais, pero en ningún sitio más.

Durante todo el año 1943, mientras los ejércitos nazis eran duramente castigados en el Este, y la ofensiva aliada de bombardeo estratégico avanzaba constantemente en su terrible crescendo, von Rundstedt se esforzó por reorganizar las pocas tropas, y de pobre calidad, que tenía a su disposición. Se formaron divisiones fijas en la costa, constituidas por una elevada proporción de tropas de segundo grado, pero con la virtud de que iban ganando familiaridad con las áreas que les habían sido asignadas.

Los desembarcos aliados en el Norte de Africa a finales de otoño de 1942 pusieron a Hitler en "estado de constante sobresalto", según palabras del general Blumentritt. Esperaba desembarcos a todas horas y en cualquier sitio. Sus temores





La tensión aumenta. Arriba Derecha: **Rommel inspecciona sus defensas.** Abajo: **Los hombres que esperaban.**









incluían Holanda, Portugal, España y el Adriático. La caída de Túnez le indujo a pensar que el Sur de Francia estaba inmediatamente amenazado. Al mismo tiempo sus temores por la vulnerabilidad de Noruega hicieron realidad los deseos de Churchill de que tales temores se produjeran. La situación era imposible para sus generales, la mayoría de los cuales eran mantenidos en la ignorancia sobre el desarrollo de la guerra fuera de sus áreas de mando. En abril de 1943 el general von Schweppenburg, entonces al mando del LXXXVI Cuerpo, recibió orden de preparar la operación "Gisela", que consistía en que cinco divisiones motorizadas se introducirían en España, cuatro en un rápido avance hasta Madrid, y la restante establecida en Bilbao. No hay que extrañarse que, al hacer alusión a él, describiera el proyecto como "esta majadería".

Pero aunque los generales no participaran en la vasta gama de aprensiones de su "Fuhrer", se veían obligados a actuar según sus presentimientos, especialmente cuando se trataba de la región del Somme y Normandía.

En septiembre de 1943, el elaborado plan de ejercicios puesto en práctica en Inglaterra, en parte como entrenamiento de los masivos y complejos movimientos de tropas para resolver los problemas de carga que representaban, con vistas a la ejecución de "Overlord", y, en parte, con el fin de engañar al enemigo, falló en su segundo propósito. El "bluff", pensaba von Rundstedt, era "demasiado obvio"; parece ser que los alemanes se sintieron más alarmados y confundidos por los rumores espontáneos que circulaban en los países ocupados que por los bulos sembrados a propósito por los aliados.

El otoño de 1943, que trajo consigo las primeras mareas gruesas y la promesa del invierno, limitó las áreas de posible ataque aliado, lo que significó el subsiguiente respiro para el enemigo. Probablemente la situación sería segura hasta la primavera de 1944. Lo más que se podía hacer era fortalecer la "Muralla del Atlántico",

Los hombres que fueron. Arriba Izquierda: **Los últimos pasos en terreno enemigo.** Arriba Derecha: **Tropas aerotransportadas británicas tiznándose la cara de negro para el lanzamiento nocturno.** Centro Derecha: **Algunos de los aviones que les lanzarían.** Abajo: **Anticuadas, pero rápidas y silenciosas. Los comandos británicos empleaban bicicletas para llegar como fantasmas a las áreas que constituían sus objetivos.**

aumentar las operaciones de minado para guardar los accesos por mar y mejorar el entrenamiento de las tropas. La colocación y uso de las reservas acorazadas ya estaba perfilándose como un problema difícil, un problema cuya solución habría de resultar imposible gracias a las dudas de Hitler en combinación con el poderío aéreo de los aliados.

Durante el año la calidad de la Resistencia francesa había mejorado considerablemente; las luchas internas entre los diferentes grupos habían disminuido, y el movimiento, como conjunto, había respondido bien a la ayuda británica. En el invierno de 1943-44 la Resistencia ya se había convertido en un serio problema para el enemigo, saboteando ferrocarriles y transportes en general, y minando la moral del enemigo, que siempre tenía el temor de que una bomba fuera colocada debajo de la cama o en el armario ropero, o de que un tren descarrilara, o que saltara por los aires misteriosamente. Y estas cosas ocurrían cada vez con más frecuencia. Las señales de que se acercaba el momento de crisis en el Oeste no podían ser pasadas por alto. El 1944 sería el año, Europa Occidental el lugar y la primavera o el verano marcarían la hora.

Cierta información llegada al enemigo, vía Ankara, por medio de un comunicado de una oficina alemana en el extranjero, con fecha 8 de enero de 1944, daba el nombre de "Overlord" a los planes aliados y proporcionaba "evidencia concluyente de que los anglosajones están decididos a abrir un Segundo Frente en 1944. Sin embargo, este segundo frente no será en los Balcanes".

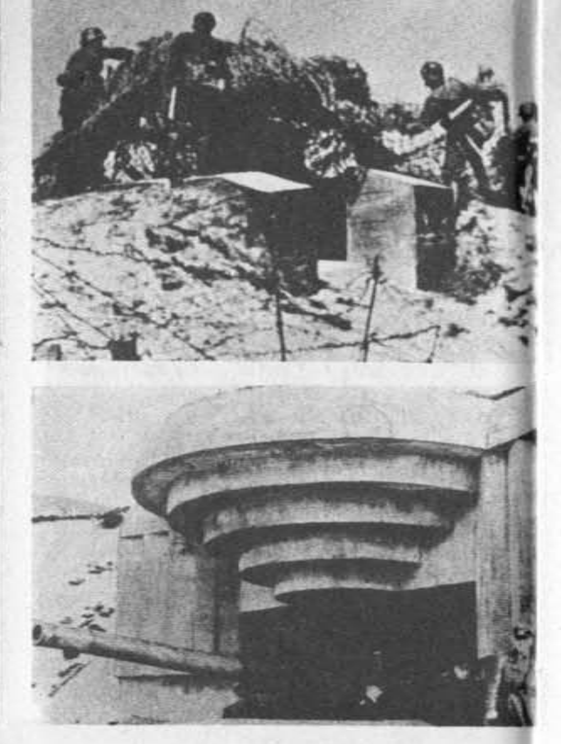
Un análisis llevado a cabo un mes más tarde por el jefe de Inteligencia Militar en el Oeste decía lo siguiente:

"Está planeada una operación para 1944 *fuera del Mediterráneo* con el propósito de llevar la guerra a sus últimas consecuencias y, por tanto, será llevada a cabo con todas las fuerzas disponibles. Esta operación probablemente se está preparando bajo la denominación OVERLORD. La intención de emplear grandes fuerzas se hace evidente a juzgar por el hecho de que la operación está planeada con el fin de producir la victoria militar en un período de tiempo comparativamente corto."

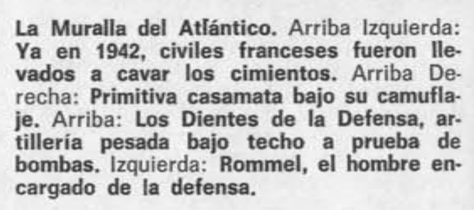
El área exacta de ataque escapaba al conocimiento del enemigo, pero un comunicado de Inteligencia, fechado el 21 de febrero, reafirmaba que:

"La determinación, tan frecuentemente expresada, de *terminar la guerra en 1944*

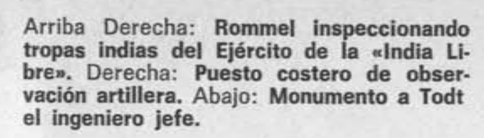








La Muralla del Atlántico. Arriba Izquierda: **Ya en 1942, civiles franceses fueron llevados a cavar los cimientos.** Arriba Derecha: **Primitiva casamata bajo su camuflaje.** Arriba: **Los Dientes de la Defensa, artillería pesada bajo techo a prueba de bombas.** Izquierda: **Rommel, el hombre encargado de la defensa.**



Arriba Derecha: **Rommel inspeccionando tropas indias del Ejército de la «India Libre».** Derecha: **Puesto costero de observación artillera.** Abajo: **Monumento a Todt el ingeniero jefe.**

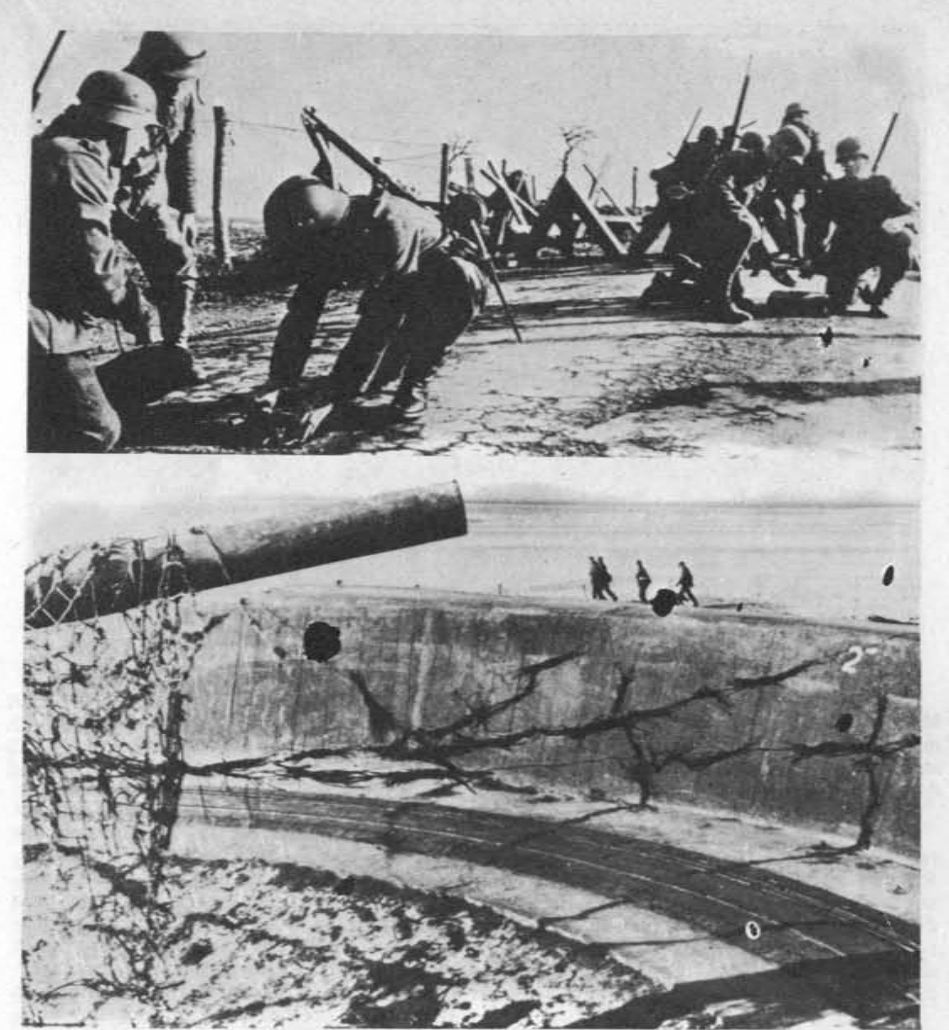






Divisiones infantería
Divisiones entrenamiento
Divisiones paracaidistas
Divisiones Panzer
Límite de Grupo de Ejército
Límite de Ejército
0 100Miles
0 150Kms

NORTH SEA
NETHERLANDS
BRITAIN
Rotterdam
London
XIX PZ.
GERMANY
Antwerp
I SS. PZ.
Calais
Boulogne
Brussels
BELGIUM
Rhine
ENGLISH CHANNEL
II PZ.
LUX
Dieppe
Cherbourg
XV ARMY
Le Havre
Seine
ARMY GROUP B (Rommel)
116th PZ.
XXI PZ.
XII SS. PZ.
Paris
Brest
Marne
PZ. LEHR.
VII ARMY
Loire
St Nazaire
Saône
FRANCE
SWITZ
ARMY GROUP G (Blaskowitz)
XVII SS. PZ. GR.
I ARMY
ITALY
BAY OF BISCAY
XI PZ.
Rhône
Bordeaux
XIX ARMY
Garonne
IX PZ.
II SS. PZ.
Marseilles
Toulon
SPAIN
MEDITERRANEAN SEA



Arriba: **Poniendo minas en las carreteras próximas a la costa.** Abajo: **El mar al fondo...**

ha de ser considerada como *clave en la planificación operacional del enemigo.* También se menciona repetidamente y como un hecho definitivo que la solución se buscará por medio de un *ataque a gran escala en Europa Occidental.*"

El enemigo esperaba el ataque durante el primero o tercer trimestres del año. Sus temores de invasión por los Balcanes se habían desvanecido. El tiempo se había reducido ahora a los meses que van de mayo a agosto de 1944; el lugar podía quizá quedar limitado al Paso de Calais o Normandía.

El nombramiento del mariscal de campo Rommel, en noviembre de 1943, para inspeccionar y mejorar las defensas de la línea costera Occidental desde Dinamarca hasta la frontera española, complicó una ya difícil situación de mando. Posiblemente el general Blumentritt exageraba cuando relataba al capitán Liddell Hart que "al cabo de poco tiempo los ejércitos no sabían si estaban bajo el mando de Rundstedt o Rommel". Cierto que la línea directa de Rommel con Hitler le proporcionaba una gran influencia, pero no hay duda tampoco de que respetaba a von Rundstedt, Comandante en Jefe en el Oes-



Marjscal de campo Erwin Rommel, que mandaba el Grupo B de Ejército, con el mariscal de campo von Rundstedt, comandante en jefe en el Oeste.

te, y observaba la debida etiqueta. Von Rundstedt, aunque teniendo una opinión pobre de Rommel como estratega, ha rendido tributo a su valor y lealtad. En manos de cualquiera de los cabecillas nazis, el cargo habría hecho intolerable la posición del Comandante en Jefe.

Fue, inevitablemente, una situación molesta, suavizada al pasar los meses al ser designado Rommel para mandar el Grupo B de Ejército, siendo responsable, ante von Rundstedt de los sectores vitales de la costa del Canal desde la frontera holandesa-alemana hasta el Loira. Posteriormente el nombramiento del general Blaskowitz para mandar el Grupo G de Ejército cubriendo el Golfo de Vizcaya y las costas mediterráneas de Francia, si bien de forma insatisfactoria, aclaró la situación del "Mando de la Fuerza Terrestre".

Pero el Mando de las Fuerzas de Tierra, a pesar de su aislamiento, pues verdaderamente estaba completamente abandonado al destino, quedó sujeto a poderosas influencias originadas no sólo por las divergencias de opinión entre el Comandante en Jefe en el Oeste y el Comandante del Grupo B, sino también por el general Guderian.

Rommel, compartiendo el punto de vista de Hitler de que Normandía sería el principal objetivo aliado, y considerando que el enemigo tenía que ser aniquilado, si era posible, en el mar, y, desde luego, en las playas quería tener agrupado bajo su mando todo el apoyo acorazado dispuesto a asestar un contragolpe masivo e inmediato. Había tenido una dolorosa experiencia en la supremacía aérea aliada en el desierto occidental, y conocía perfectamente el destino que habrían de correr las columnas acorazadas si intentaban desplazarse de día expuestas a los "visores de bombardeo". Si las unidades acorazadas no estaban allí, él dudaba incluso de que pudieran llegar y, desde luego, que lo hicieran a tiempo. Era, en cualquier caso, virtualmente imposible hacer avanzar a las columnas acorazadas durante el día por las castigadas carreteras.

Nadie dudaba de la magnitud de la amenaza aérea aliada de la que estaban teniendo buena muestra día y noche, pero al mismo tiempo, ni von Rundstedt ni los generales de las divisiones Panzer estaban de acuerdo con la táctica de Rommel o compartían sus creencias acerca del lugar de las operacioens. Primero, von Rundstedt



Reminiscencias de la Primera Guerra Mundial. Estos cañones de desplazamiento sobre raíles eran los descendientes del Gran Bertha, el cañón que bombardeó París.

abogaba por asestar contragolpes masivos después de que los aliados hubieran roto las primeras defensas marítimas. Segundo, él no compartía el punto de vista de Rommel acerca de que fuera Normandía el lugar escogido para el ataque; tercero, no podía permitir el apoyo cerrado de las divisiones Panzer antes de ver cómo se desarrollaban los acontecimientos. El argumento de la aviación, según el cual ésta podía destruir los carros de combate e imposibilitar su avance, se hacía igualmente extensible a la posibilidad de que el ataque se efectuara por el Paso de Calais o por cualquier otro lugar. Guderian, preocupado en extremo por la situación de los frentes del Este y del Oeste, desayunando a solas con Hitler, un día de primeros de enero de 1944, le informó de la urgente necesidad de reforzar las defensas del Este y de enviar grandes reservas al Oeste. Esto provocó uno de los típicos estallidos de cólera de Hitler:

"¡Créame! Soy el mejor constructor de fortificaciones de todos los tiempos", gritó Hitler. "¡Yo construí la Muralla del Oeste; yo construí la Muralla del Atlántico...!" Empezó entonces a inundar los oídos de Guderian de "toneladas de hormigón" y masas de datos estadísticos. Desde luego, Hitler nunca había visitado la "Muralla del Atlántico", que existía principalmente en su imaginación.

Poco después de esta entrevista, Guderian inspeccionó la posición de Oeste e inmediatamente se sintió alarmado por las intenciones y proyectos de Rommel de poner en práctica el agrupamiento de las divisiones Panzer antes del "Día". "Dispuestas así", escribió, "no podrían ser retiradas y enviadas en apoyo de otras posiciones con suficiente rapidez".

De regreso al Cuartel General Supremo, Guderian aprovechó la oportunidad para señalar "este error" en una conferencia. Hitler rehusó oponerse abiertamente a las órdenes de Rommel y aconsejó a Guderian "que volviera a Francia y discutiera el asunto una vez más con aquél".

Guderian y von Geyr visitaron entonces a Rommel en su cuartel general de la Roche Guyon. El mariscal de campo explicó detalladamente sus puntos de vista, pero no estaba dispuesto a discutir. Aparte de su convencimiento de que Normandía sería el lugar escogido para el asalto, estaba seguro de que el enemigo tenía que ser destruido antes de que éste

se estableciera firmemente en tierra. Si le dejaban actuar según su criterio, asestaría tal golpe al enemigo en las proximidades de la costa y sobre las mismas playas que le resultaría imposible montar un asalto posterior, al menos en ese mismo año. Y si estaba acertado en su creencia, que compartía con Hitler, entonces se demostraría que él tenía razón en su idea de disponer el apoyo cerrado de las divisiones acorazadas. Había que admitir que el riesgo era grande, pero no quedaba otra solución, Evidentemente Rommel no participaba de la opinión de von Rundstedt de que pudiera ganarse una batalla de movilidad.

Hitler, mientras tanto, se aferraba a su inutición, reforzada en este caso por la deducción razonable, teniendo en cuenta las posiciones de concentración de tropas especialmente las situadas en el Sudeste de Inglaterra, de que Normandía sería el objetivo principal, y que Cherburgo sería el puerto natural al que apuntaran los aliados. Pero la molesta posibilidad de un segundo asalto —incluso un esfuerzo supremo— en cualquier otro lugar, empezó a ocupar sus pensamientos, quedando así expuesto, más aún incluso que los propios jefes del frente, a las desastrosas consecuencias de un compromiso entre las dos teorías.

Guderian había hecho un tercer intento de convencer a Hitler de los peligros que encerraba la forma en que Rommel había dispuesto las divisiones acorazadas y, además, a primeros de mayo, Geyr von Schweppenburg, temiendo que von Rundstedt pudiera llegar a aceptar la opinión de Rommel, recurrió a Hitler por su propia cuenta. Quería mantener el grueso de su fuerza acorazada al Norte y Sur de París, y, por fin, Hitler claudicó. El resultado fue un arreglo desastroso por el que cuatro divisioens Panzer se mantendrían como reserva de asalto bajo el mando del OKW, Alto Mando de la Wehrmacht. Esto debilitaba el mando de von Rundstedt, pues el viejo mariscal, desbaratados ya sus intentos de organizar una reserva de infantería en Normandía retirando fuerzas del Sur del Loira, se encontraba ahora privado de los medios necesarios para asestar un contragolpe efectivo contra las playas sin antes contar con el permiso del OKW.

De esta forma tan poco inteligente, Geyy creó una situación que, poco después, demostró ser fatal. Parecería que todo esto ya era suficiente preocupación, pero desgraciadamente sólo era una pequeña muestra de la falta de confianza y total decadencia que anidaban en el seno de las altas esferas alemanas.

Si bien Rommel, en su natural deseo de tener pleno conocimiento de la batalla que sus ejércitos iban a tener que librar, se encontraba en una posición parecida a la de Montgomery, la posición de von Rundstedt no era ni mucho menos comparable a la de Eisenhower. No sólo estaba privado del control total de sus fuerzas de tierra, sino que también estaba obligado a "solicitar" apoyo aéreo y naval cuando los necesitara. No existía ninguna clase de organismo combinado encargado de coordinar el esfuerzo de los tres servicios (tierra, mar y aire). Lo que es peor; la marina controlaba las baterías costeras que tenían que jugar un papel realmente importante para repeler el asalto. El hecho de que el poderío naval y aéreo hubieran quedado reducidos a proporciones muy pequeñas, fortalecía la necesidad de cooperar y coordinar todas las defensas disponibles en lugar de desesperarse.

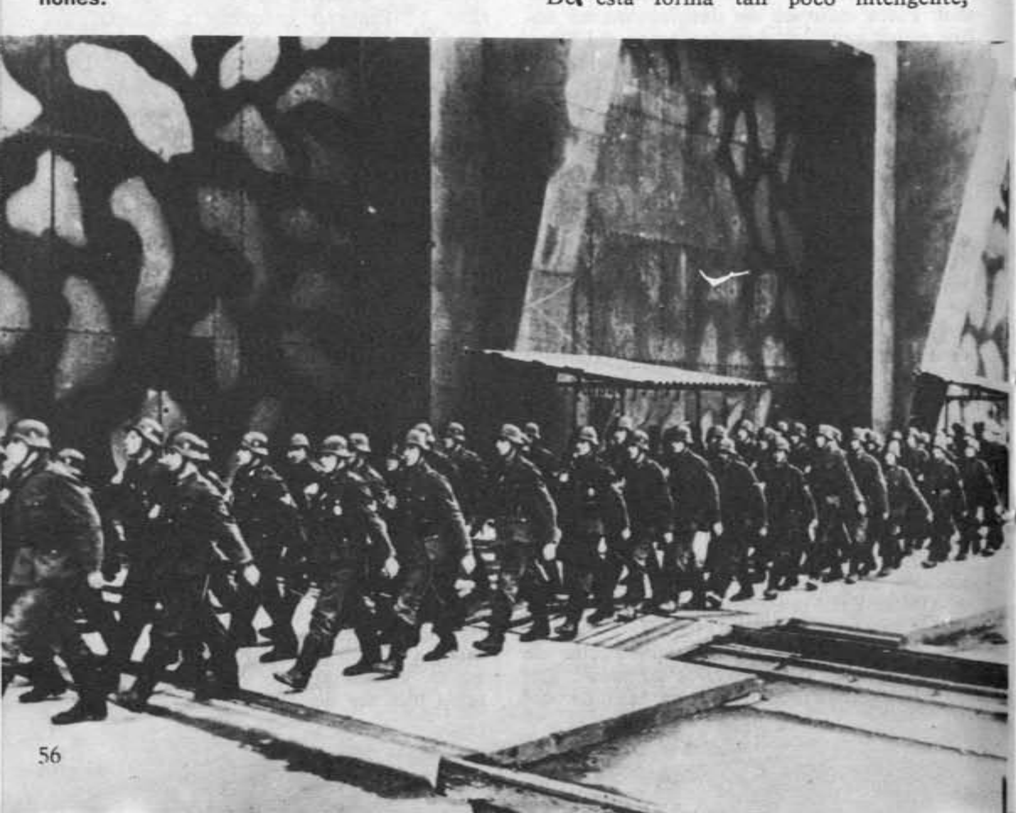
El almirante Theodor Krancke, Comandante en Jefe del Grupo Naval del Oeste, tenía su pequeña flota de unos 60 buques de diversos tipos fondeada en puerto y sometida a incesantes ataques aéreos aliados. Los encuentros en el Canal habían reducido su flotilla de destructores a sólo dos navíos en condiciones de operación. En cuanto al resto, podía sumar hasta dos torpederos, treinta y una lanchas lanzatorpedos y un puñado de patrulleros y dragaminas. Además habría que hacer posible el disponer de quince de los submarinos más pequeños diseminados por los puertos del Atlántico, pero éstos no estaban bajo su mando.

En caso de necesidad, incluso esta pequeña "flota" estaba prácticamente incapacitada para salir al mar.

La 3.ª Fuerza Aérea alemana, mandada por el general Hugo Sperrle, era igualmente como un junco roto. Forzada a emplear pilotos a medio entrenar, su efectividad era muy pobre a pesar de sus numerosos efectivos y era constantemente diezmada, tanto en el aire como en tierra. A principios de 1944, la 3.ª Fuerza Aérea sumaba "sobre el papel" unos 400 aviones en condiciones operativas. También sobre el papel éstos estaban divididos entre la 4.ª y 5.ª Divisiones de Caza dependientes del II Cuerpo de Caza. Los aviones de la 4.ª División tenían como misión principal el interceptar a los bombarderos aliados con rumbo al Reich, pero se podía también echar mano de ellos en caso de desembarco aliado. Lo cierto es que el Día-D ni el 2.º Grupo Aéreo ni sus divisiones disponían de suficientes aviones para hacer sentir su presencia en el aire. Las prometidas "alas" de caza procedentes de Alemania, en su mayoría, no llegaron. Pocos pilotos conocían Francia; pocos sabían leer mapas. El jefe del II Cuerpo estimaba que en realidad no tenía a su mando más que 50 aviones.

Así pues, a los aliados Occidentales no se les podía hacer frente ni por mar ni por aire, y Rommel se hacía pocas ilusiones sobre su misión. Esta era, en un sentido, sencilla: los ejércitos alemanes del Oeste, hostigados incesantemente desde el aire, faltos de entrenamiento, cortos de transportes esenciales y de pobre calidad, privados del pleno uso de sus "ojos" y "oídos" por la destrucción de sus ins-

Las tropas que estaban detrás de los cañones.



Período de descanso...



Ejercicios prácticos.

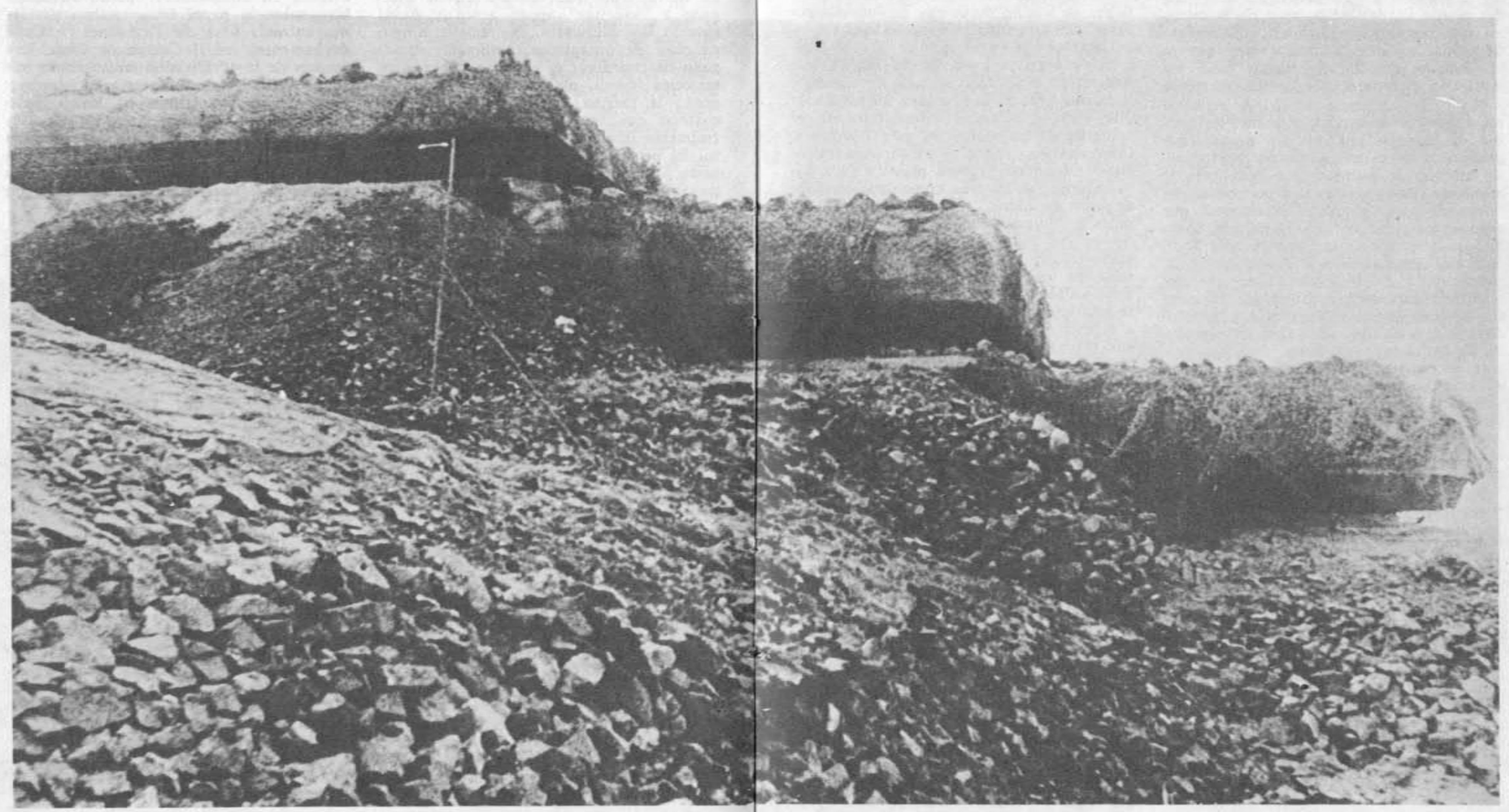


talaciones de radar, estaban solos, sin poder hacer nada más que esperar.

Durante casi seis meses el mariscal Rommel dedicó sus tremendas energías a la tarea de hacer inexpugnables las defensas costeras desde Cherburgo al Somme, concediendo toda la atención que podía a los problemas de Normandía. Movido por un profundo pesimismo, sin dejarse afectar por las limitaciones del pensamiento militar ortodoxo de von Rundstedt y otros de la vieja escuela , quizá consciente de que no podía haber clemencia para Alemania mientras Alemania fuera Hitler, sabía que el enemigo tenía que ser batido en las playas. Quizá sabía también que era una vana esperanza, pero no había otra.

No hay evidencia que sugiera que a Rommel le disgustara una batalla de maniobras. Era, sencillamente, que él sabía que era demasiado tarde para ganarla. No había base, por tanto, para la creencia de von Rundstedt, según la cual los aliados se establecerían firmemente en tierra y entonces empezaría la batalla por la defensa de Normandía. Gordon Harrison comentaba en su libro *Cross Channel Attack:* "la diferencia de opinión nacía esencialmente de una diferencia de apreciaciones sobre lo que era posible... Rundstedt, al igual que Sodenstern (que mandaba el Diecinueve Ejército), era mucho más optimista...".

Para Rommel tal optimismo no era más que otra forma de definir la desesperación, y Hitler, con la sombra del desastre llamando ya a su puerta, también lo sabía. Blumentritt hizo notar que los mensajes que se recibían del OKW en esa época empezaban invariablemente así: El Fuhrer teme que... Estaba lleno de temores, centrados en el problema de Normandía, sobre cuyo cielo cabalgaba la Walkyria. Pero mientras Rommel era un realista, al que preocupaba el problema hombres y material, hormigón y minas, cañones y municiones, Hitler era un visionario. Su apoyo a Rommel fue siempre incompleto en muchos aspectos y nunca efectivo. El mismo afirmó claramente ante Warlimont y otros: "Si no detenemos la invasión y no arrojamos al enemigo al mar, la guerra estará perdida." Tenía una gran fe en Rommel, pero aún así, aparte de ordenar el envío de algunas unidades anticarro y antiaéreas para reforzar la parte Occidental de Normandía, no hizo casi nada. La concentración de tropas estadounidenses y los ejercicios de entrena-



miento que tenían lugar en el Sudoeste de Inglaterra apuntaban cada vez más claramente hacia Normandía y Cherburgo, pero aún así Hitler vacilaba. Ni a él ni a nadie les había pasado por la imaginación la existencia de los puertos flotantes que los aliados planeaban traer a remolque.

Un factor poderoso en la indecisión que había con respecto a las reservas de divisiones acorazadas era el temor de que Normandía pudiera no ser el lugar escogido para el asalto, al menos, no el único. La falta absoluta de movilidad de los ejércitos alemanes en el Oeste obsesionaba las mentes de los comandantes. Las fuerzas aéreas aliadas, en opinión de Rommel, no sólo podrían impedir todo movimiento de tropas durante la batalla, sino que ya les habían dejado sin ruedas bajo sus pies, condenándoles a misiones estáticas.

No había nada que hacer. A pesar de sus repetidas demandas, Rommel no recibió el esencial control del mando que permitiera la realización de sus planes con un mínimo de garantía. Sus peticiones de mano de obra y materiales no podían ser "órdenes", sino simples "solicitudes" que seguían un curso normal. Denegada, como lo fue, la ayuda de la Organización Todt, dedicada enteramente a los trabajos de fortificación del Paso de Calais, e imposibilitado para luchar contra los constantes ataques aéreos aliados que iban reduciendo a ruinas los servicios de transporte, Rommel tuvo que emplear a sus propias tropas como obreros manuales, con el consiguiente detrimento de su entrenamiento más esencial. Algunas unidades pasaban tres días completos de la semana ocupadas en tareas de fortificación y el resto de su tiempo estaba ocupado con deberes especiales de guardia.

En febrero, Rommel envió un oficio a todos sus comandantes, y volvió a repetirlo hacia finales de abril:

"En el poco tiempo que nos queda antes de que empiece la gran ofensiva, tenemos que lograr preparar nuestras defensas hasta un grado tal que puedan resistir los ataques más duros. Nunca en la historia ha existido una defensa tan vasta con un obstáculo tan grande como es el mar. El enemigo tiene que ser aniquilado antes de que alcance nuestro campo de batalla principal. Tenemos que detenerle en el mar no sólo retardando su avance, sino detruyendo todo su equipo mientras todavía se encuentre a flote."

En repetidas ocasiones insistió ante sus comandantes en que las primeras veinticuatro horas serían decisivas. Concibió y elaboró un sistema de obstáculos, colocado entre las marcas de marea alta y baja, para cubrir las playas, que haría extremadamente peligroso, si no imposible, el paso para incluso las embarcaciones de fondo más plano. Planeaba sembrar cincuenta millones de minas como primera línea de defensa en el mar y establecer campos de minas en las playas. Nunca dispuso de las minas y, cuando, por fin, llegaron las primeras entregas, totalmente inadecuadas, los barcos minadores ya estaban inmovilizados por los ataques aéreos aliados e imposibilitados para salir al mar. En total se colocaron no más de seis millones de minas, poco más de una décima parte del programa mínimo estudiado.

Dándose cuenta de que el "Zweite Stellung" o segunda línea de defensa de von Rundstedt era "una pérdida de tiempo", Rommel ordenó que cesara el trabajo y que todo esfuerzo se concentrara en el refuerzo de las posiciones más avanzadas. Innumerables "erizos" y obstáculos anticarro fueron trasladados a primera línea para reforzar las masivas concentraciones de angular de hierro, de obstáculos piramidales y "Puertas Belgas", que, con miles de estacas minadas apuntando hacia el mar, llenaban los accesos a las playas. La falta de mano de obra era tan absoluta que la 352 División, que ocupaba la franja vital de playa que iba desde Grandcamp a Arromanches tuvo que cortar y montar sus propias estacas en el bosque de Cerisy, quince kilómetros tierra adentro, y llevarlas a mano una a una hasta los lugares donde iban a ser montadas.

En las áreas que hay a espaldas de la península de Cotentin, Rommel había planeado una extensa red de postes, unidos por alambres y minados, como defensa contra el descenso de planeadores y paracaidistas. Cuando, a mediados de mayo, calculó que el trabajo tenía que estar a punto de concluir visitó el emplazamiento y se encontró con que la empresa estaba sólo en su fase preliminar. No disponían de las 13.000 cargas explosivas necesarias.

La enorme escasez de mano de obra, minas y materiales de todas clases, y el estar reducido el transporte al caballo, la carreta y la bicicleta, hacían imposible la realización de un plan masivo de defensa. De los diez millones de minas que se necesitaban para los 50 kilómetros de fren-

Hombres y hormigón: los dientes del dragón tras la muralla principal.



te de la 352 División, sólo diez mil iban a llegar, y además este envío no incluía ninguna mina "Teller". La situación de las divisiones números 716 y 711, que cubrían la línea de choque detrás de las playas de Normandía, no era mejor. A finales de mayo no habían sido colocados en casamatas más que dos tercios de los cañones de costa. Un sistema de fortificaciones espaciado entre sí de setecientos a mil doscientos metros estaba, en su mayor parte, sin protección. "De las instalaciones del sector de la 352 División, sólo el 15 por ciento eran a prueba de bombas; el resto estaba virtualmente al descubierto de los ataques aéreos", escribió Gordon Harrison. La situación de la 716 División era aún más crítica.

La necesidad mínima, diaria, de cemento que el Séptimo Ejército tenía en Normandía, para dar cumplimiento a sus tareas de construcción, era de 240 cargas. En un período típico de tres días los datos estadísticos señalan que recibía sólo 47 cargas. El cierre obligado de las fábricas de cemento de Cherburgo, por falta de carbón, agravaba aún más la escasez. Esto era, sobre todo, debido a los ataques aéreos que los aliados llevaban a cabo sobre los transportes por ferrocarril y carretera.

Esta desesperante escasez de mano de obra acentuó las exasperadas y amargas críticas de Rommel contra la Luftwaffe, que empleaba 50.000 hombres para mantener sus comunicaciones y comprometía a otros 300.000 en servicios de tierra. Esto significaba una proporción de cien hombres en tierra por cada uno en el aire. De nada servía que Hugo Sperrle, al mando de la 3.ª Fuerza Aérea, compartiera sus puntos de vista; la situación existía para nutrir los sueños de grandeza de Goering. Los repetidos intentos de Rommel por conseguir los servicios del III Cuerpo Antiaéreo en Normandía fueron frustrados, y siguió, bajo el mando de la 3.ª Fuerza Aérea, sujeto a las veleidades de Goering y sin ninguna efectividad para la defensa. Era mucho lo que podía haber ayudado a contrarrestar el abrumador empuje aéreo aliado, y, además, hubiera proporcionado moral y hasta cierto sentido de respuesta a los ataques. Incluso el II Cuerpo de Paracaidistas, tácticamente a las órdenes del Séptimo Ejército, quedó, para su administración y entrenamiento, dependiendo de la Luftwaffe.

Goering rechazó de plano el permiso para que estas tropas fueran empleadas para ayudar en los trabajos de defensa.

De esta forma, al iniciarse junio, los huecos y fallos en las defensas eran aterradores. Cada nuevo sistema o dispositivo era observado por los aliados y, a menudo, puesto a prueba gracias al coraje de los pequeños grupos de hombres que exploraban los bajíos durante la noche. Al abandonar la "Zweite Stellung" las defensas habían perdido profundidad y quedaron reducidas a una capa demasiado frágil para soportar el inmenso peso del asalto que se avecinaba. Sin embargo, la culpa no era de Rommel. El había intentado lo imposible, y logró mucho. No había heredado más que un mito y él le puso "dientes" capaces de dar una peligrosa, si no mortal, dentellada. También consiguió mejorar en gran medida la disposición de sus tropas.

La víspera del Día-D el mando del mariscal von Rundstedt contaba con 60 divisiones, pero dos, la 19 División Panzer, que estaba en proceso de recuperación después del duro castigo sufrido en el frente del Este, y otra situada en las islas del Canal, estaban prácticamente fuera de su alcance, quedando así reducido el total efectivo a 58 divisiones.

De éstas, 31 tenían asignados papeles estáticos, y 27, incluyendo diez divisiones acorazadas, eran tan móviles como lo permitían las vacilaciones del Führer y los recursos disponibles. Fueron distribuidas desde Holanda hasta las costas del Atlántico y el Mediterráneo: cinco divisiones en Holanda, con el LXXXVIII Cuerpo de Ejército, incluyendo la "tullida" 19 División Panzer, diecinueve en el Paso de Calais entre Scheldt y el Sena, dieciocho entre el Sena y el Loira. El resto, al Sur del Loira.

Cuarenta y tres divisiones del total de sesenta estaban agrupadas en el Grupo B de Ejército del mariscal Rommel: el LXXXVIII Cuerpo en Holanda, el poderoso Quince Ejército en el Paso de Calais, el Séptimo Ejército en Normandía. El Quince Ejército, mandado por Salmuth, estaba virtualmente estacionado en sus posiciones, principalmente a causa de la incapacidad de las mentes militares alemanas para apearse de una idea preconcebida. Los aliados Occidentales, por su parte, se encargaron de hacer todo lo posible para alimentar las ilusiones del enemigo.

En vísperas del Día-D, el mariscal Rommel había logrado mejorar y fortalecer la disposición del Séptimo Ejército, a las órdenes de Dollmann, quien, Rommel estaba convencido, tendría que librar



Prácticas de alerta.

la batalla decisiva en las playas. Las divisiones de infantería números 352 y 716 estaban situadas en sus refugios subterráneos y "nidos" de resistencia a lo largo de la costa de Calvados desde el río Vire hasta el Orne. En el flanco izquierdo alemán la 91 División, con el 6.° Regimiento de Paracaidistas bajo su mando, cubría el flanco izquierdo de la 352 División en el área de Carentan. La 709 cubría la línea costera occidental de la península de Cherburgo. Las posiciones de segunda clave de playa tras su flanco derecho, conocidas entre los aliados con el nombre clave de playa "Utah", con sus extensas áreas encenagadas siguiendo los cursos de los ríos Dives y Merderet desde Carentan a Port Brehay, eran consideradas como salvaguarda de la retaguardia, bloqueando las salidas de las playas. La 343 División quedaba frente al lado Oeste de la península.

En el flanco derecho alemán, la 711 División, con su regimiento de la 346, cubría la costa que va desde el río Orne al estuario del Sena frente a El Havre.

Las divisiones de infantería números 709, 352 y 716 harían frente, por tanto, a los asaltos aliados en las playas "Utah", "Omaha", "Gold", "Juno" y "Sword". Contra la voluntad de von Rundstedt, Romel había logrado llevar la 21 División Panzer al área de Caen, con el propósito de atacar el flanco izquierdo aliado. Las tres divisiones acorazadas, la 12 y 116 Panzer y la Panzer Lehr, reserva del Grupo B de Ejército, capaces de llevar a cabo ataques en masa, estaban emplazadas en el rectángulo Mantes-Gassicourt, Chartres, Bernay, Gacé, con la 116 en vanguardia. Pero los temores de Guderian, von Rundstedt y von Geyr habían dejado sujetas a la voluntad de Hitler a las fuerzas bajo el mando del OKW. De esta forma, el éxito del día del asalto dependía de las baterías costeras y de las tres divisiones atrincheradas a lo largo de la costa de Normandía, la 91 División y su Regimiento de Paracaidistas a la izquierda, y la 21 División Panzer a la derecha. Si éstas llegaban a fracasar en su intento de detener y destruir a los aliados en el mar y en las playas, el destino de la Alemania nazi estaba echado, y en los días que siguieran hasta el final de la guerra iría tomando forma el futuro de Europa.

El asalto aliado se esperaba para mediados de mayo, y, a pesar de las advertencias del comandante naval alemán en el Oeste, la opinión miltiar era que se efec-

tuaría con marea alta. Cuando pasó la mitad de mayo sin que nada ocurriera se produjo cierta tendencia a la relajación, en la creencia de que el asalto había sido postpuesto hasta el mes de agosto. Las apreciaciones del enemigo seguían condicionadas al convencimiento de que los aliados no tenían más remedio que conquistar un puerto o varios, por lo que la opinión de los mandos navales cambió de rumbo, poniendo sus ojos ahora en El Havre y Cherburgo, en vez del Paso de Calais. La concentración de tropas y barcos en el Sur y Sudoeste de Inglaterra apoyaba firmemente este punto de vista, pues era significativo que estos dos puertos hubieran quedado comparativamente libres de los ataques aéreos. La marina también estaba convencida de que los arrecifes que cubrían el sector Oriental de la costa de Normandía descartaban el desembarco por esta zona, y esperaba que el empuje principal llegara contra la península de Cotentin, junto con los desembarcos aerotransportados.

A finales de mayo, el almirante Kranckе, jefe del Grupo Naval del Oeste, se había calmado y parapetado bajo una capa de optimismo; era lo único que le cabía hacer dada la inmovilidad de su fuerza naval. Estaba seguro de que sus baterías costeras podían acabar con la armada aliada cuando aquélla se encontrara todavía en el agua, y comprobó que los ataques aéreos enemigos sólo habían inutilizado ocho cañones, cinco entre El Havre y el Trepot y tres en Normandía. El almirante empezó a convencerse de que las enormes cantidades de barcos anclados en los puertos ingleses, la inmensa actividad y los ejercicios de asalto, de los que tenían conocimiento por vuelos aislados de reconocimiento y por informes de los agentes secretos, formaban todos parte de un gigantesco "bluff". En efecto, con su actitud animó a los aliados en sus planes de invasión cuando vieron que los alemanes cedían en su empeño defensivo.

El rápido empeoramiento del tiempo en los primeros días de junio disipó de la mente del enemigo toda posibilidad de invasión. La interceptación de mensajes de aviso radiados a la Resistencia y pasados al almirante Doenitz no tuvo consecuencias, ya que en el Canal había un gran temporal con vientos fuertes y mar gruesa. El 4 de junio, mientras el general Eisenhower estaba reunido con sus almirantes, mariscales, generales y meteorólogos en Portsmouth, y los accesos del Canal bullían ya de barcos cargados con las tropas de vanguardia, el almirante Krancke llegaba al convencimiento de que el ataque ni era ni podía ser inminente; el general Blumentritt estaba de acuerdo con él.

En los bajíos de la costa francesa, los submarinos de bolsillo del teniente Honour vigilaban y esperaban. Todas las fuerzas norteamericanas "U" y parte de las "O" habían zarpado, y a las nueve de la mañana del 4 de junio la fuerza U2a de 128 carros anfibios estaba ya a 40 kilómetros al Sur de St. Catherine's Point, al no haber podido recibir la orden de aplazamiento como consecuencia de la decisión tomada por el Comandante Supremo en las primeras horas del día. Dos destructores y un avión Walrus se dirigieron a toda velocidad hacia la fuerza U2a antes de que ésta fuera detectada por las pantallas del radar enemigo. Durante todo el día las tropas lucharon contra el fuerte viento de cara y el encrespado mar hasta llegar al abrigo de Weymouth Bay, ya de regreso.

Durante la noche del 31 de mayo, los minadores de la fuerza J, habían colocado 830 boyas especiales, y el 4 de junio éstas habían empezado a transmitir señales. A las seis de esa misma tarde, los minadores de la Royal Navy marcaban los canales formados por las boyas para facilitar el paso de los barcos de asalto y sus escoltas. Se habían limpiado de minas diez canales con todas las flotillas de dragaminas disponibles.

A las diez menos cuarto de la noche del 4 de junio, el general Eisenhower tomó la decisión final de que el asalto se iniciara en la mañana del día 6, y la gran masa de buques y embarcaciones de asalto en general empezó a salir de sus puertos y estuarios, refugios y lugares de anclaje, con rumbo al punto de reunión, al Sur de la isla de Wight, para dirigirse desde allí a su cita con el destino.

Aunque se hubieran arrojado contra él, una gran masa de fuerzas invisibles desde el planeta Marte, el enemigo no hubiera estado más desprevenido. Su gran fuerza aérea, que en su tiempo había amenazado con dominar los cielos, ya no tenía ojos. Los sistemas de alarma anticipada e instalacioens de radar, machacados por las bombas e interferidos electrónicamente, no pudieron avisar del peligro que se cernía sobre ellos.

Sus flotas de submarinos, que habían convertido el ancho Atlántico en una trampa mortal e inmenso cementerio y reducido los mares del Artico a un desesperado reto para los aliados, estaban hundidos o confinados en sus refugios de hormigón. Las armas "secretas" concebidas en sus laboratorios y fábricas habían sido perseguidas como ratas y obligadas a permanecer ocultas bajo colinas rocosas.

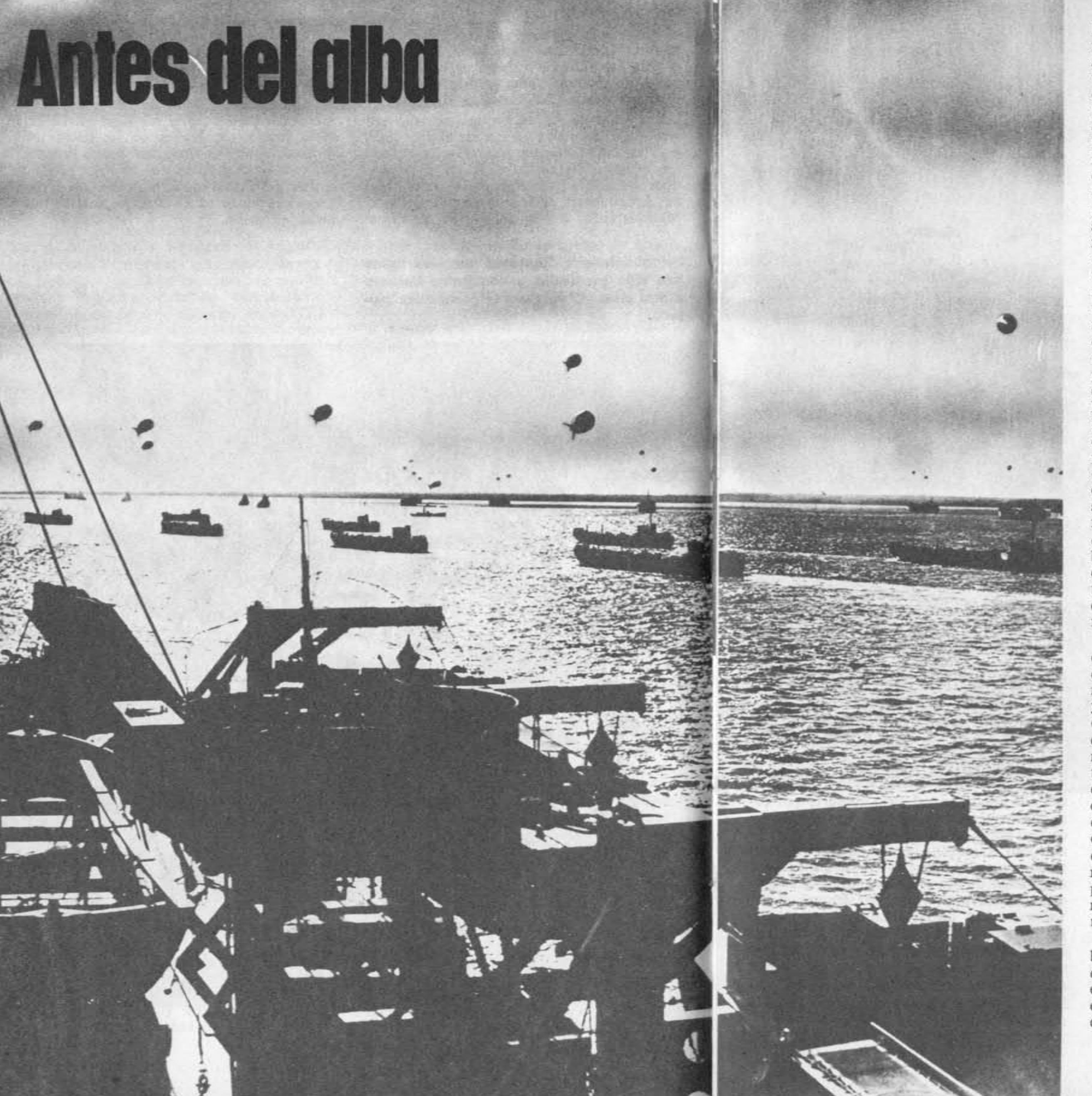
Sin embargo, estos hechos no sólo sirven para dar idea de la debilidad nazi, sino también del gran poderío que todavía les quedaba. Grandes ejércitos se extendían aún sobre toda Europa desde el océano Artico hasta el Mar Negro, y desde el Mediterráneo, costas del Golfo de Vizcaya y el Canal de la Mancha hasta el cabo Norte. Este era el enemigo.

En la mañana del 5 de junio, el mariscal Rommel, convencido y seguro, por los informes recibidos de los expertos en meteorología —pues el enemigo estaba privado incluso de los esenciales datos meteorológicos— de que no habría ataque, salía en coche hacia su casa de Ulm, a orillas del Danubio. Se consideraba arriesgado que los jefes de alta graduación viajaran en avión.

Punto defensivo frente al mar; las casas han sido evacuadas y construido bunkers a sus pies. Obsérvese el pasamanos pintado.



Antes del alba



La salida del sol a las seis menos dos minutos del día 5 de junio de 1944 era una suposición arbitraria más que un hecho visible que marcara el paso de una noche oscura y tormentosa a un día gris y ventoso. El Canal, que se alzaba en un caos de crueles crestas, blanqueaba el gris acero de los cascos y las olas, que se empinaban enormes, ponían a prueba la capacidad de los navegantes y los estómagos de todos los que iban a bordo de buques pequeños. Las nubes escapaban como en atormentadas y harapientas mortajas, del frío cielo. El borrascoso viento del Oeste, que viraba del OSO al ONO batiendo contra la Fuerza 5, salpicaba de espuma los rostros de vigías y timoneles en los cientos de pequeñas embarcaciones que se dirigían al punto de reunión. Con la salida del sol, cinco mil buques de medio centenar de formas y tamaños distintos empezaron a salir de sus fondeaderos, y las estelas de muchos convoyes dibujaban ya las aguas costeras de Gran Bretaña desde Fowey al Nore. Cuatro años habían pasado desde que una actividad parecida se produjera en el mismo lugar, cuando lo que quedaba de un ejército hubo de luchar desesperadamente para poder regresar a Inglaterra desde Dunkerque. El almirante Ramsey les había mandado entonces y era él, también, el que les mandaba ahora, en esta fría mañana. Este recuerdo era, para muchos de los que estuvieron allí, como fuente de un secreto orgullo y les proporcionaba una mayor fuerza y resolución.

Este quinto día de junio no es uno de esos hitos históricos que deban ser incluidos dentro de una generalidad. Significa mucho para muchos. Los 287.000 hombres y toda una inmensa gama de vehículos de combate fueron embarcados con antelación. Había quien estaba allí desde el primero de mes. Algunos habían sido ya distribuidos y enclaustrados sin poder ver ni el mar ni el cielo, la luz del día o la oscuridad de la noche, enfermos, cansados, preguntándose ¿hasta cuándo?, pero conscientes de que llegaría un momento en que serían arrojados como nuevos "Jonás" en una orilla extraña, erizada de dispositivos mortales y batida por disparos y metralla, sin embargo, ansiaban que llegara ese momento; sería una liberación.

Los miles de hombres que iban en cubierta, a pesar de los mareos y el frío, podían considerarse afortunados de no estar entre los millares encerrados abajo, en las entrañas de las barcazas de desembarco, condenados al amarillo brillar de las lám-

La Flota de Invasión en disposición de marcha, situada frente a las costas inglesas preparada para el asalto.

paras eléctricas y a la pestilencia de los vómitos. En tales condiciones sucumbían hasta los de estómago más fuerte.

Mientras millares de hombres esperaban en un limbo gris, también miles trabajaban, manteniendo y tripulando los pequeños barcos y los grandes buques de guerra, otros alerta en cientos de torretas, a horcajadas sobre los asientos giratorios tras el gran número de armas automáticas que apuntaban al cielo cubierto por capas de nubes a 1.200 metros, sobre las cuales podía oírse el constante rugir de diez mil aviones. Cientos de hombres luchaban con los aparejos de remolque para ir sacando de los estuarios, con los remolcadores, extrañas y pesadas formas y llevarlas en pos de la Armada, que se dirigía hacia el Sur de la isla de Wight. Para los remolcadores habría de resultar un feo día y una pésima noche; varios cientos de toneladas de hormigón y acero, rotos los amarres, quedarían a la deriva en la mar gruesa.



Hacia la caída de la tarde se experimentó una ligera mejoría en el tiempo; un soldado escribió: "era una tarde perfecta de verano; la isla de Wihgt se aparecía ante nosotros verde y acogedora y tentadoramente pacífica tras el telón formado por los buques de guerra". Los hombres lanzaban hurra tras hurra a su paso mientras los barcos hacían flamear sus banderolas y un almirante británico lanzaba su gorra al aire.

Sin embargo, esto no dejaba de ser una parodia de la realidad para los muchos miles de hombres que parecían habitar una antecámara de la morgue, para quienes la medida del tiempo casi había dejado de tener significado, con los mareos como un martirio más que añadir al ya largo de la espera.

La fuerza U2a, parte de la fuerza U de "Utah", se había llevado la peor parte. Ciento veintiocho barcazas de desembarco de carros de combate, atiborradas de hombres y material blindado, que se salieron de rumbo, navegando hacia el Este, en las horas de indecisión, fueron obligadas a regresar apresuradamente para evitar el viento Oeste refugiándose en la bahía

de Weymouth y las llanuras de Portland; de nuevo, obligadas otra vez a navegar hacia el Este, por el Canal, por fin, con el crepúsculo del 5 de junio para poner rumbo Sur hacia Francia.

La fuerza O de "Omaha" también había sido arrastrada hacia el Sudoeste, teniendo que virar y rodear, viviendo así una agónica ampliación del número de horas de confinamiento. Los hombres de cubierta llevaban ya cincuenta horas de vigilancia mirando al cielo y quizá hubieran de pasar otras cincuenta antes de que pudieran dormir. Para éstos nada significaban los hurras ni la visión feliz de la isla de Wight, pues su "verde y agradable tierra" estaba al otro lado del Atlántico.

Durante las horas de oscuridad los enormes convoyes se desplazaron constantemente, sin ser molestados, a lo largo de los canales marcados por boyas y limpiados de minas por las flotillas de dragaminas, una cuña de más de ochenta kilómetros de anchura y flanqueados por docenas de pequeños buques de guerra atentos a la posible presencia del enemigo. No había nada. Las largas líneas de barcos semejaban hilos que fueran desenrollándose de sus bobinas según iban saliendo de los refugios y puertos de la costa inglesa para convertirse en espesas madejas ante la bahía del Sena. La feroz turbulencia del viento y del mar no consiguió turbar el extraño e irreal silencio de la noche. El ininterrumpido estruendo de las flotas de bombarderos en el cielo, amortiguado sólo por el producido por el mismo mar y el crujir de las planchas de acero de las embarcaciones, parecía acentuar la ausencia del enemigo.

Aunque el asombro era general, pocos se sentían tranquilos, pues ¿cómo era posible que tal avalancha de hombres y barcos reunidos poco a poco durante meses pudiera al fin atravesar el Canal de costa a costa sin ser detectada? Seguramente no sería necesario más instrumento "científico" que el simple oído humano para poder oír tan fuerte latido. La tarde del día 5, antes de que el sol se hubiera puesto, dos flotillas de dragaminas patrullaron ante las costas de Normandía, tan a la vista, que desde ellas se podían distinguir fácilmente los edificios de la costa. Los submarinos del teniente Honour estaban en sus puestos, bien adentrados en las costas, marcando el flanco Oriental y las rocas peligrosas. No hubo, no obstante, signos de detección. Desde las dos de la mañana del día 6, los barcos que encabezaban el asalto tomaron posiciones frente a las áreas de desembarco asignadas y se prepararon para lanzar al agua sus lanchas de asalto. La única interferencia fue la producida por el poco amistoso mar. Sin embargo, no era sólo el mal tiempo al que cabía dar las gracias por ello.

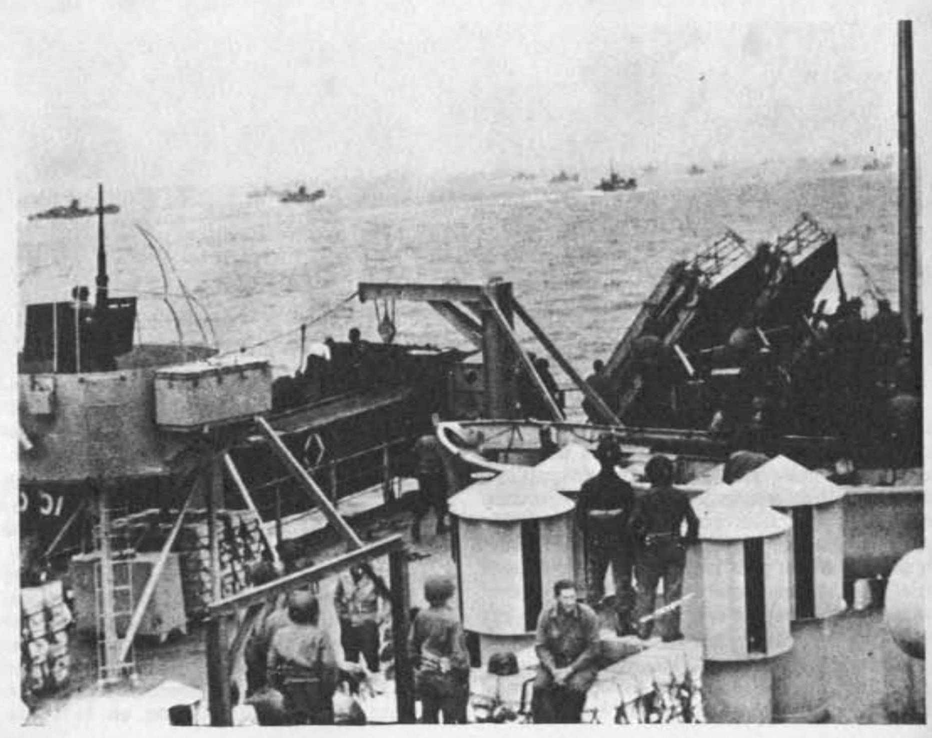
Los ininterrumpidos ataques desde el aire sobre los sistemas de detección enemigos habían logrado casi plenamente su propósito. En todo el área de "Neptuno", desde el cabo d'Antifer a Barfleur, 74 estaciones de radar habían sido puestas fuera de servicio, y las 18 que todavía podían funcionar permanecieron en silencio. Pero no era suficiente cegar y dejar sordo al enemigo; era también importante engañarle. Para este fin se dejaron intactas deliberadamente diez estaciones al Norte del Sena, sobre cuyas pantallas la Royal Navy se ocupó de hacer aparecer una engañosa telaraña de formas y ecos.

Resulta extraño que se haga esta observación, que no revela, en definitva, sino la superioridad sobre el enemigo, cuyas fuerzas estaban reducidas a un cuerpo machacado, lacerado por todos sus costados, incapaz de volar o flotar, pero era capaz todavía de infligir serias heridas sobre aquéllos que buscaban la forma de asestarle el golpe de gracia.

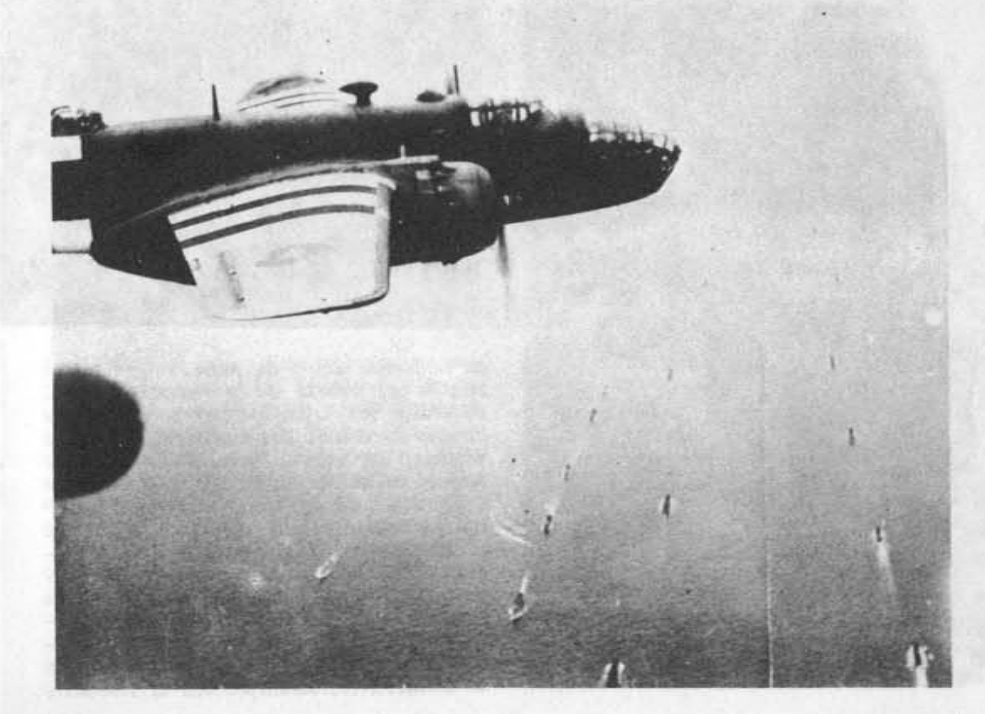
Por parte de los aliados no había inclinación a subestimar las fuerzas del Ejército alemán en el Oeste; por eso, durante todo el día 5 de junio y la noche siguiente, 105 aviones de la R.A.F. y 34 barcos pequeños de la Royal Navy se dieron buena maña en producir, por medio de señuelos en medio del cielo y el mar, y globos de barrera, los "ecos" destinados a avisar al enemigo de la aproximación de una flota al Paso de Calais. Al mismo tiempo se llevaron a cabo operaciones de interferencia y engaño contra el cabo d'Antifer y Barfleur. El silencioso acercamiento de la gran armada para terminar por abrirse en un abanico de doce a veinte kilómetros fuera de la desembocadura del Sena es la medida del éxito alcanzado.

Poco después de las nueve, la desacostumbrada duración y contenido de la emisión de la BBC avisando a la Resistencia

En marcha por fin.



El ataque aéreo en marcha.



francesa alarmó al enemigo, y el Quince Ejército del Paso de Calais fue puesto en estado de alerta, mientras que el Séptimo en Normandía, no era molestado. Nada, así parecía, iba a ser distinto de como von Rundstedt aseguraba; incluso no faltó ni la convincente prueba que constituía el lanzamiento de grupos de paracaidistas pertenecientes a tres divisiones aerotransportadas diferentes, que fueron a caer en medio de sus fuerzas. Bastante antes de que las primeras lanchas de desembarco estuvieran en el agua, la batalla en tierra ya había empezado.

Media hora después de la puesta del sol, en la noche del 5 de junio, mientras los buques de cabeza de la fuerza principal de asalto se abrían camino por entre los canales formados por las boyas, rumbo a Francia, los aviones señalizadores de las fuerzas aéreas británica y estadounidense despegaban de sus aeródromos en Inglaterra para plantar sus aparatos de señales en los campos de Normandía. Poco después de la media noche esta pequeña vanguardia de tropas especializadas se movía silenciosamente entre el enemigo; los británicos para marcar las zonas de lanzamiento y aterrizaje de planeadores de la 6.ª División Aerotransportada al Nordeste de Caen en el flanco Este, y los norteamericanos paralelos al río Merderet y la carretera Carentan - Montebourg - Cherburgo en el área de St. Mère Eglise. Detrás de ellos vendrían más de 1.200 aviones transportando 20.000 paracaidistas, los cuales abrirían paso al aterrizaje de los planeadores.

Abajo: **Entrando en las lanchas de desembarco.** Derecha: **En marcha hacia las playas.**



Esta operación había llenado al mariscal sir Trafford Leigh-Mallory de malos presagios. Temía que se produjeran muchas bajas, especialmente entre las fuerzas del flanco Occidental, pero sus dudas y temores tuvieron que quedar al margen. El asalto tenía que seguir adelante. El mismo Comandante Supremo no estaba libre de estos temores y en la noche del día 5 permaneció junto a la 101 División Aerotransportada norteamericana hasta más de la media noche, cuando ya había despegado el último de sus aviones. Se sintió mejor así. Había encontrado a los hombres "con buen ánimo", mostrándose todos plenos de confianza.

Leigh-Mallory, visitando cuantos aeródromos pudo, procuró, para su satisfacción y tranquilidad, verificar que se había hecho todo lo posible para proporcionar a los hombres el máximo posible de seguridad. Muchos no habían estado jamás



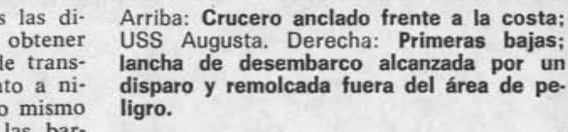
frente al fuego antiaéreo; además las dificultades y retrasos sufridos para obtener el número suficiente de aviones de transporte había dejado el entrenamiento a niveles más bajos de lo deseable. Lo mismo ocurría con las tripulaciones de las barcazas de desembarco de carros de combate, y por la misma razón. Sin embargo, en el mar frecuentemente hay una segunda e incluso una tercera oportunidad, pero en el aire, un hombre pocas veces tiene más de "una vida".

¿Conseguiría su entrenamiento hacer que, tanto ellos como sus transportes, llegaran sanos y salvos a las zonas de lanzamiento? Sólo la noche conocía la respuesta. Por lo menos, se había ensayado y se les había aleccionado bien a todos.

Leigh-Mallory no disponía de elementos de juicio para valorar el estado de ánimo de los americanos, pero de sus propios hombres escribió que su comportamiento era "serio y no falsamente alegre, pero en mi mente no había duda de su determinación de cumplir la misión encomendada". Otro que observó al 7.° Batallón de la 5.ª Brigada británica de paracaidistas en la hora que precedió al despegue comprobó el "sombrío aire de determinación", la completa ausencia de espíritu exageradamente alto, ninguna broma, alguna canción un tanto queda, y una "cierta cantidad de miedo justificado".

La última advertencia del brigadier que mandaba la 3.ª Brigada británica de paracaidistas puede perfectamente servir para todos:

"No os asustéis si reina el más horrible caos, pues indudablemente, éste existirá."



Arriba: **Crucero anclado frente a la costa;** USS Augusta. Derecha: **Primeras bajas; lancha de desembarco alcanzada por un disparo y remolcada fuera del área de peligro.**



Lanzamientos aerotransportados: Flanco occidental



El lanzamiento de la 101 División Aerotransportada de los Estados Unidos, señalado en los mapas con el máximo de precisión posible dada la información que se posee, se extendió en pequeñas salpicaduras sobre un área de cuarenta kilómetros de largo por veinticinco de ancho, quedando, incluso, algunos de sus elementos aislados fuera de esta zona. Muy pocos de éstos tuvieron siquiera la remota oportunidad de reunirse con la división. Era como si los hombres hubieran sido lanzados al viento de cualquier manera para, desde allí, caer donde la casualidad quisiera, detrás de la playa "Utah".

La 82 División, debido en gran parte a que un regimiento consiguió llegar razonablemente bien orientado hacia sus objetivos, corrió una suerte algo mejor, pero del resto de la división, sólo el 4 por ciento de las tropas cayó en las zonas asignadas al Oeste del río Merderet. Por ello, las misiones encomendadas a la división al Oeste del Merderet, y la travesía de los ríos Merderet y Douve, no pudieron ser llevadas a cabo. La división había quedado reducida a un regimiento.

Al llegar el alba, cuando las fuerzas de desembarco se acercaban a la playa "Utah", la 101 División había conseguido reunir tan sólo 1.100 hombres de 6.600. Por la tarde su fuerza había aumentado ya hasta 2.500 hombres. La 82 División,

Izquierda: **Ultimas instrucciones antes del despegue.** Abajo: **Tropas transportadas en planeadores norteamericanos despegando.** Abajo: **Paracaidistas norteamericanos en ruta.**











Izquierda: **Descenso de la primera oleada de planeadores.** Abajo: **Primeras bajas: ocho hombres muertos cuando el Horsa se estrelló.** Arriba: **Soldados alemanes inspeccionando cautamente los restos de los primeros accidentes de la invasión.**

de la que el primer día faltaban 4.000 hombres, todavía estaba reducida a un tercio de su fuerza total cuando llegó el tercer día. Ambas divisiones habían perdido también grandes cantidades de equipo y casi toda su artillería aerotransportada, gran parte en los cenagales de los ríos Merderet y Douve. Ninguna de las dos divisiones pudo situarse adecuadamente para preparar la llegada de los planeadores cargados de material que les seguían, y las bajas fueron grandes y trágicas.

Sin embargo, el hecho es que este incoherente salpicado de hombres, caídos en mitad de sus líneas, ante sus propias narices, creó una confusión tan grande en el enemigo que eliminó toda posibilidad de que acudieran reservas en apoyo de los defensores de la playa o de que lograra preparar el contraataque. Cuando la 4.ª División de Infantería de los Estados Unidos llegó a tierra la batalla de "Utah" estaba virtualmente ganada.

Jamás se ha conseguido construir un modelo coherente de cómo se llevó a cabo la acción por parte de los grupos aislados de las divisiones aerotransportadas durante aquel día; nunca se conseguirá. La contribución individual de tantos hombres que lucharon solos, o por parejas o tríos, nunca podrá ser valorada con precisión. Los aviones señalizadores de las divisiones aerotransportadas no tuvieron mucho éxito. Muchos no lograron localizar y marcar las zonas de lanzamiento; algunas señales se perdieron totalmente, especialmente al Oeste del Merderet, un terreno infestado por el enemigo; otras fueron mal colocadas. Algunos pilotos, sometidos por primera vez al fuego enemigo y, muchos, insuficiente e inadecuadamente instruidos en sus funciones, se escabulleron a tontas y a locas perdiendo su rumbo entre los bancos de nubes y lanzando su carga humana a mucha distancia de sus objetivos, en el interior del país. Muchos entraron en las zonas de lanzamiento a demasiada velocidad y demasiada altura y arrojaron los paracaidistas en esas condiciones aumentando con ello el natural riesgo de los saltos.

El general Maxwell Taylor, que mandaba la 101 División cayó dentro de un núcleo de su cuartel general divisionario y se pasó el día luchando por hacer contacto con las tropas y poner un cierto or-

den en aquel enorme caos. A pesar de todo se sintió como si "estuviera solo en Contentin" la mayor parte del día.

De hecho, el lanzamiento, mitad inimaginable, mitad diabólico, de parejas o tríos que caían ante sus ojos, paralizó al enemigo, y fue lo que constituyó el factor más poderoso de su éxito. El enemigo creía estar cercado por todos los lados por auténticas hordas de sombras vagas materializándose ante él, desde los puntos más inconexos, como una realidad desagradable en forma de bandadas de hombres. No tenía medios para calcular el número de los atacantes, o de averiguar de dónde cabía esperar el ataque. La ruptura de sus líneas de comunicaciones hacía difícil en el mejor de los casos, y más frecuentemente, imposible, ensamblar las pequeñas piezas de rompecabezas que iban siendo reunidas en las avanzadillas, los batallones y regimientos. El enemigo estaba aún más desorientado que sus adversarios y más consciente que nunca de encontrarse en tierra extraña donde cualquiera podría volverse contra él.

En un golpe de auténtica fortuna, un grupo de hombres mató en una emboscada al jefe de la 91 División alemana, que regresaba a su cuartel general de una conferencia táctica. De esta forma, la 91 División, entrenada para desempeñar el papel de defensa contra los ataques de paracaidistas, y que constituía casi la única reserva disponible tras los defensores de la costa de Cotentin, se vio privada de su jefe, lo que constituyó para ella un serio contratiempo. No había base para hacerse idea del patrón o dimensión exacta del enemigo, ni focos o puntos aislados donde contraatacar, ni tiempo para pensar, ni comandante que se atreviera a comprometer a sus tropas con la fuerza y determinación que da el conocimiento.

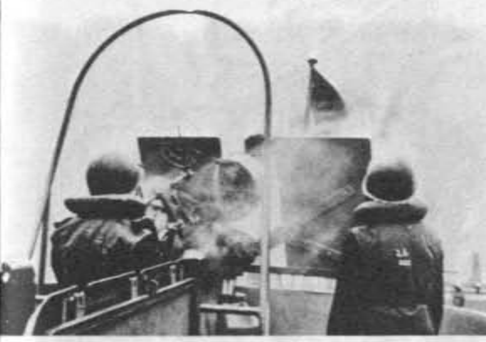
Muchos pueblecitos de las zonas costeras se habían organizado en pequeños bastiones, y en estos pueblos la guarnición alemana estaba tan aislada y solitaria como los que les atacaban durante la noche. Los comandantes enemigos cuando escuchaban inquietos el continuo y creciente estruendo de la batalla aérea no podían por menos de sentirse, con frecuencia, abrumados. Los informes que llegaban hasta el Séptimo Ejército alemán y el Grupo B de Ejército no conseguían producir resultados coherentes sobre los mapas de operaciones. Se sabía a la vez demasiado poco. Nada encajaba. Se recibieron informes de aterrizajes de tropas aerotransportadas y lanzamientos de paracaidistas desde Caen, en el Este, hasta las costas Occidentales de Cotentin, mientras que desde el aire, un auténtico diluvio de bombas caía sobre las playas y las posiciones defensivas de vanguardia desde las primeras horas del día.

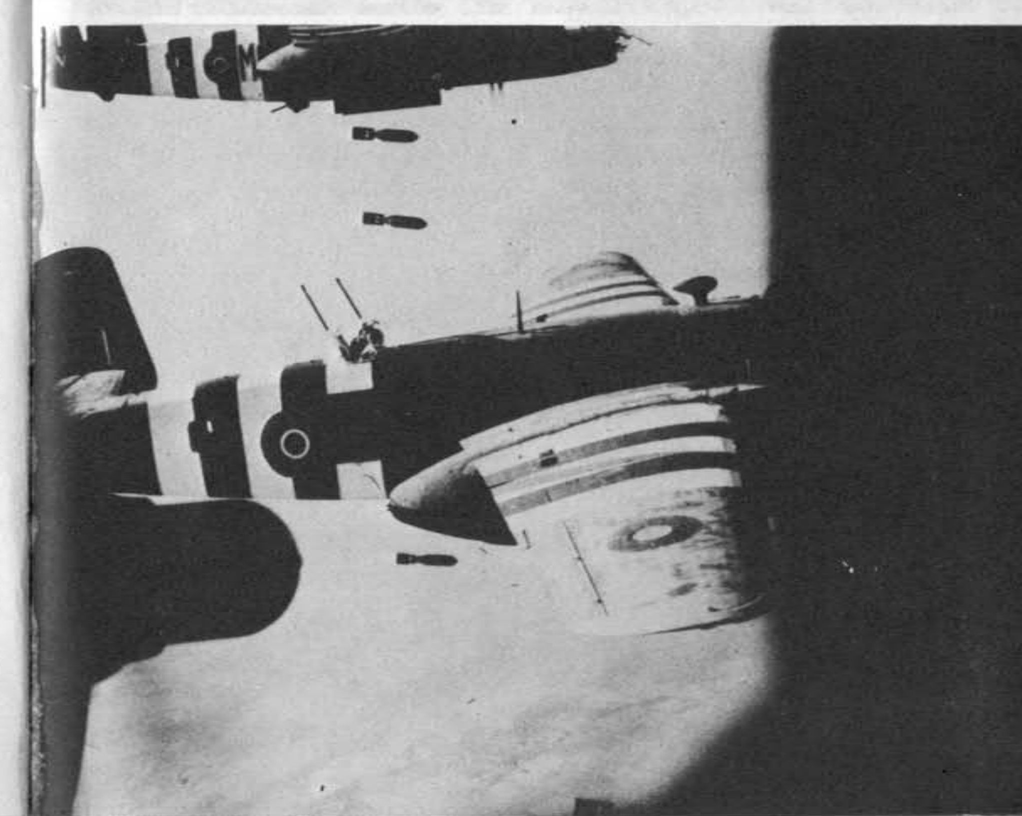
Al fin, las fuerzas de invasión que se acercaban por mar empezaron a vomitar su masa de hombres y lanchas de desembarco sobre las costas de Normandía. Aunque muchos estaban seguros de que éste era, necesariamente el comienzo del asalto principal aliado, durante tanto tiempo esperado y temido, y que el campo de batalla elegido era Normandía, otros, incluyendo al teniente general Speidel, Jefe del Estado Mayor de Rommel, y al teniente general Blumentritt, Jefe del Estado Mayor de von Rundstedt, se mostraban indecisos. Así fue cómo la máquina militar alemana se quedó dudando, sin que sus débiles reservas entraran en acción, con sus divisiones acorazadas en actitud de espera, Rommel lejos del escenario de la batalla y Hitler durmiendo. Todos estos factores dieron a las tropas del flanco Occidental una ventaja inicial de la que naturalmente, no se daba cuenta, pero que les libró de la posibilidad de ser totalmente aniquiladas.

Las misiones principales de la 101 División era capturar y conservar las salidas occidentales de los cuatro diques sobre las lagunas existentes detrás de la playa "Utah", que se extendían desde St. Germain de Varreville a Pouppeville. En el Sur habían de apoderarse de la esclusa de La Barquette, que controlaba el nivel del río, y establecer cabezas de puente al otro lado del Douve más abajo de Carentan. De esta forma abrirían el camino a las tropas que llegarían por mar, asegurarían el flanco Sur del VII Cuerpo, y estarían preparados para enlazar con el V Cuerpo, que asaltaría "Omaha".

Menos de una hora después de que los primeros paracaidistas empezaran a saltar al vacío, seis columnas compuestas por elementos dispares de la división ya habían empezado a dirigirse a sus objetivos. Cada columna iba mandada por un coro-



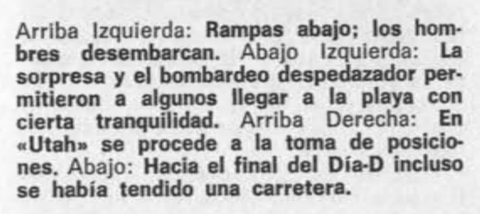




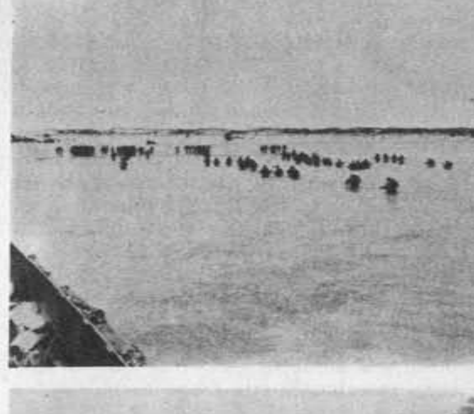
El bombardeo de «Utah». Arriba, Izquierda: **Los cañones navales norteamericanos disparando sobre la playa.** Arriba. Derecha: **Los cañones de 36 mm. del** USS Nevada **acribillando las defensas.**
Centro Izquierda: **Cañones de 20 mm. en apoyo cerrado.** Centro Derecha: **Vista del** USS Nevada. Inferior: **Mitchels de la RAF bombardeando.**







Arriba Izquierda: **Rampas abajo; los hombres desembarcan.** Abajo Izquierda: **La sorpresa y el bombardeo despedazador permitieron a algunos llegar a la playa con cierta tranquilidad.** Arriba Derecha: **En «Utah» se procede a la toma de posiciones.** Abajo: **Hacia el final del Día-D incluso se había tendido una carretera.**









nel o un teniente coronel, y, moviéndose de forma premeditadamente ordenada, iban recogiendo combatientes perdidos y aislados, incrementando así su propia fuerza,

La circunstancia de que un fardo obstruyera la puerta de lanzamiento del avión retrasó el salto del coronel Johnson y su grupo de hombres, con la suerte de ir a caer en las proximidades de la esclusa de La Barquette. Habiendo reunido una fuerza de 150 soldados, Johnson se puso rápidamente en movimiento hacia la esclusa, destacando una avanzadilla de cincuenta de sus hombres. Antes de que el enemigo reaccionara con fuego de mortero y artillería, el grupo ya estaba al otro lado. En el mejor de los casos sólo se trataba de una pequeña cabeza de puente de no más de 100 metros de profundidad, pero el coronel Johnson tenía que arriesgarse. Las patrullas le informaron que se encontraban entre una barahunda compuesta de enemigos y pequeñas bolsas de sus propios hombres. A pesar de los muchos y audaces intentos, los puentes del Douve y el flanco Sur seguían sin estar debidamente seguros.

Mientras tanto, cinco coroneles se abrían paso, con distintas velocidad y fortuna, en su urgente tarea de apoderarse de las salidas de la playa. Ninguno conocía la existencia de los demás. Cada columna iba enteramente por su cuenta hacia algo que les parecía, no sólo posible, sino de la mayor importancia.

Algunos kilómetros al Sur, cerca del pueblo de Culoville, el comandante de un regimiento se esforzaba, desde mucho antes del alba, en establecer un puesto de mando para el regimiento que sirviera como foco de sus acciones. Hostigado desde todas partes, el coronel se vio forzado en varias ocasiones a mantener una precaria posición; sin embargo, envió la única fuerza de reserva que tenía, una tropa de cincuenta hombres al mando del único de sus comandantes de batallón con que había podido establecer contacto, a asegurar la salida Sur de la playa por Pouppeville. Mientras encargaba a esta fuerza que se diera la mayor prisa posible, el coronel no podía evitar el ser asaltado por una terrible sensación de soledad al creerse abandonado en la península de Cotentin.

A la misma hora, otro coronel, con doscientos hombres, se abría paso hacia el Sur en pos de la misma posición. Había sido lanzado a varios kilómetros al Norte de su objetivo.

Quizá afortunadamente, el general Taylor no tenía conocimiento de estos movimientos. Había conseguido establecer el núcleo del puesto de mando de la división y darle cierta fuerza, pero todo lo que no fuera esto era para él un libro cerrado. Ordenó inmediatamente que una tropa de cincuenta hombres se dirigiera a Pouppeville, y él mismo se agregó a la marcha junto a dieciocho oficiales más. Así que fueron tres las columnas independientes que convergieron sobre las salidas Sur de la playa.

Eran las ocho cuando esta pequeña fuerza alcanzó Pouppeville y ventearon las avanzadas del enemigo, pero, imposibilitados de maniobrar, emprendieron una lucha feroz casa por casa. Al mediodía, cuando los restos de la guarnición alemana se rindieron, presionados también por la infantería de la 4.ª División desde el dique, la tropa asaltante había perdido dieciocho hombres.

Mientras tanto, una segunda columna llegaba a Houdienville, justo a tiempo de encontrarse con las fuerzas llegadas por mar en el momento del desembarco. La tercera columna había avanzado todavía más despacio, incapaz de sacudirse antes a los pequeños grupos enemigos que hostigaban sus flancos. Durante todo el día y la noche, la 101 División, reducida a una fuerza mucho menos efectiva que un simple regimiento, no sólo estuvo aislada de sus propias unidades, muy diseminadas, sino que permaneció ignorante del destino corrido por la 82 División.

La historia de la 82 División es sencilla. Dos de sus regimientos, que tenían la misión de limpiar de enemigos las áreas al Oeste del río Merderet y el vértice del Douve, no entraron en acción. Sólo uno de sus regimientos pudo aprovechar el día y entrar en acción en la batalla que, el Día-D, libraron las fuerzas aerotransportadas de los Estados Unidos. Mientras docenas de hombres se debatían en las ciénagas del Merderet, arrastrándose hacia la tierra seca del terraplén del ferrocarril, preocupados únicamente por su propia supervivencia, el tercer regimiento había caído, en grupo bastante compacto, al Noroeste de St. Mére Eglise. Esto no se debió a la suerte, sino a la determinación de los pilotos, tan diseminados como todos los demás, de encontrar sus objetivos de lanzamiento. Bastante tiempo antes del alba, un jefe de batallón, que se encontraba en las afueras de St. Mére Eglise

La playa de Utah desde el aire. Los hombres se diseminan por la playa.



con apenas una cuarta parte de sus hombres, asaltó el pueblo sin esperar a los demás, ni tan siquiera tomarse la molestia de ir casa por casa. Cogiendo al enemigo completamente por sorpresa, empezó la tarea de establecer una base fuerte, que resultó ser de gran valor.

Por la tarde, el pueblo estaba asegurado ya y se habían efectuado cuatro operaciones distintas más, aparte de las escaramuzas y encuentros aislados ocurridos al Oeste del Merderet.

La 82 División había caído al borde de la zona de reunión de la 91 División alemana, y su posición, desde el principio, fue mucho más precaria que la de la 101. Todos sus hombres se encontraron, casi de repente, en medio del enemigo, y luchando por sus vidas, a los pocos minutos de tocar el suelo. Unos cuantos pequeños grupos compuestos por cincuenta o sesenta hombres lucharon durante todo el día en las zanjas y en los setos a no

Enterrado vivo por el bombardeo, un soldado alemán se desentierra abriéndo asi el camino de su cautiverio.

Las minas en la playa se cobraban de vez en cuando su tributo.

Arriba Izquierda: **Supervivientes de una lancha de desembarco alcanzada llegan a la orilla.** Abajo Izquierda: **Misa en la cabeza de la playa.** Arriba Derecha: **Tierra adentro, tropas americanas cruzando las ciénagas.** Abajo Derecha: **Segunda oleada de planeadores.**











El precio inevitable.



más de mil metros de otros grupos con los que era imposible establecer contacto. En muchos casos ni siquiera sabían de su proximidad. Al mismo tiempo, el general Gavin, segundo en el mando de la división, recorría campos y cenegales en busca de hombres y equipo hasta que, por fin, pudo dar comienzo al avance, con una fuerza estimable hacia el Sur, a lo largo del terraplén del ferrocarril, para sumarse al ataque contra La Fière.

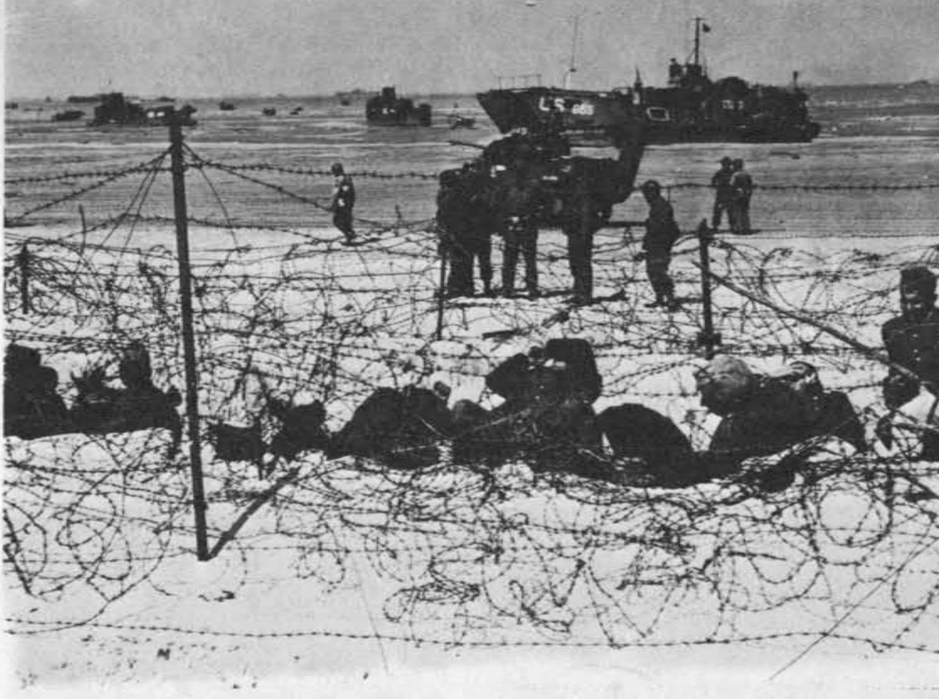
Pero estos destacamentos tenían frente a sí una empresa muy peligrosa, como era el acosar constantemente a un enemigo que todavía luchaba con resolución y que superaba en número a las tropas aerotransportadas.

Mientras, al Norte, y paralelo a la carretera que une Carentan con Montebourg, otro grupo de cuarenta y dos hombres, con dos cañones antitanques de 57 mm. y unos pocos bazokas, avanzaban sin ser molestados por Neuville, logrando alcanzar las tierras altas que hay inmediatamente al Norte del pueblo. Apenas se habían desplegado los hombres cuando el enemigo atacó desde el Norte. Aunque eran hostigados por un intenso fuego de mortero, y constantemente asaltados por una infantería que les superaba en la proporción de cinco a uno, todos resistieron firmemente. Por último, ya de noche, dieciséis de ellos se retiraron ordenadamente pasando de nuevo por Neuville, dejando veintiséis compañeros muertos en las faldas de la colina. Habían impedido el contraataque enemigo, sobre St. Mére Eglise, desde el Norte, durante ocho horas.

La actuación de las Divisiones Aerotransportadas números 101 y 82, durante el Día-D, hay que analizarla en forma tan fragmentaria como la expuesta. El asombro y sorpresa que su lanzamiento sobre un área tan extensa creó en el enemigo fue quizá de mayor efecto que si todo hubiera salido de acuerdo con los planes preestablecidos. Al acabarse el día las dos divisiones no habían entrado en contacto todavía. Cada una por su parte estaba convencida de haber perdido alrededor de dos tercios de sus fuerzas. Ninguna de las dos tenía motivos para estar satisfecha, ni tampoco la más remota idea de lo que estaba ocurriendo. Todo lo que podían hacer era esperar a la mañana siguiente.

En honor a la verdad, la confusión del enemigo fue equivalente, casi a una derrota total. Atacados salvaje e incesantemente desde el aire, con el handicap de que sus jefes estaban reunidos en una conferencia en Rennes, con sus comunicaciones interrumpidas y, al parecer, con la premonición de su inevitable destino, su resistencia fue tan fragmentaria como lo eran las tropas aerotransportadas que infestaban sus imaginaciones y sus campos de batalla. Muchos se rindieron casi sin lucha. El mayor von der Heydte, que mandaba el 6 Regimiento alemán de paracaidistas, probablemente las mejores tropas disponibles en todo el área de Carentan ha hablado de las dificultades que tuvo para recibir órdenes de sus jefes superiores. Desde la torre de la iglesia de St. Côme-du-Mont tuvo ocasión de ver personalmente el aspecto de la Armada que se acercaba por el flanco Oeste. Le dio la impresión de sentirse transportado fuera de la realidad. Al mediodía lucía el sol, y la escena que se ofrecía ante sus ojos le recordó "un día de verano en el Wannsee". Al inmenso estruendo de las barcazas de desembarco y de los buques de guerra en tal número que se perdían en el horizonte sólo le faltaba, desde su punto de vista, escuchar la orquestación de la batalla.

Von der Heydte hizo entrar en combate a sus tres batallones, uno al Norte para atacar St. Mére Eglise, otro al Nordeste en la zona costera del área de St. Marie-du-Mont y el tercero en Carentan. Von der Heydte perdió contacto con ellos al poco tiempo. La defensa organizada del flanco Occidental se había desmoronado como las Murallas de Jericó.



Izquierda: **Los primeros prisioneros, algunos, increiblemente jóvenes.** Arriba: **El primer campo de prisioneros.** Derecha: **Primeras señales de contraataque.** Abajo: **Las fuerzas aerotransportadas, tierra adentro, se asientan en un castillo francés.**





Con el mar a su espalda

A las dos de la mañana del día 6 de junio, los primeros buques de la fuerza U, organiz[illegible] en doce convoyes que totalizaban 865 barcos al mando del contraalmirante Moon, de la marina de los Estados Unidos, llegaban a su área de reunión a veinte kilómetros de la costa de la playa "Utah" en la península de Cotentin, frente a las dunas de Vareville.

Dentro de las seis próximas horas de tener lugar tres asaltos distintos desde el mar que cubrirían una franja de 80 kilómetros sobre la costa de Normandía, unidos por el común denominador de Operación Naval "Neptuno". La meticulosa planificación y la gran atención de detalle hicieron posible llevar a los grandes buques de guerra, las escuadrillas de bombardeo, barcazas de desembarco, las innumerables lanchas de asalto y a sus buques de apoyo, en condiciones de perfecta seguridad a través de diez canales despejados de minas, hasta los buques encargados de señalar sus posiciones junto a las costas. Durante los últimos sesenta minutos, con un plan de intensísimo fuego artillero, se intentaría hacer pasar a las tropas asaltantes a través de las defensas enemigas. El éxito de cada asalto sería de vital importancia para poder establecer una cabeza de puente a partir de la cual el plan "Overlord" para la derrota de Alemania pudiera hacerse realidad. Por allí tenía que entrar la cuña y aguantar las embestidas del enemigo hasta que los flancos derecho y central pudieran desarrollar todo su potencial.

Si se producía el fracaso en "Omaha", la parte centro-occidental, la inmediata consecuencia sería que dejaría descubierto un flanco peligroso; pero si la cuña del Este resistía, la posición podría ser mantenida.

El asalto a la playa "Utah", el flanco más Occidental, era aquel día una operación virtualmente aislada e independiente. En el caso de que fallara todo lo demás, aún podría ser reforzado con el fin de establecer una cabeza de puente que aislara la península de Cotentin y ganar así Cherburgo, puerto importante desde el que se podría partir en cualquier esfuerzo posterior, pero la operación "Overlord" habría fallado.

La Orden de Acción N.' 1 decía:

"El VII Cuerpo asalta la playa "Utah" el Día-D a la Hora-H y captura Cherburgo con el menor retraso posible."

A las dos y media en punto el buque cuartel general, el *Bayfield*, de la fuerza U, echaba el ancla en el punto previsto. Era una mala mañana para las embarcaciones pequeñas. El viento del Oeste soplaba a una velocidad de más de treinta kilómetros por hora y barría el picado mar levantando olas de un metro. El techo de nubes había ascendido a 4.000 metros, con pequeños grupos a 1.500 metros. A siete u ocho kilómetros de la costa el brazo de Cotentin proporcionaba algún resguardo, pero los comandantes navales norteamericanos, que se sometían a regañadientes al mando británico, rechazaron el consejo del almirante Ramsey de agruparse a no más de trece kilómetros de la costa.

Sostenían el punto de vista de que así se encontrarían demasiado cerca de las baterías costeras, pero la verdad era que el ser mandados por extranjeros les resultaba intolerable, y muchos no podían disimular su intenso disgusto personal y profe-









Arriba abajo izquierda: **Las oleadas de asalto se acercan a «Omaha».** Arriba: **Vista desde la playa.**

sional", como observara Ingersoll. El almirante King les había guiado perfectamente.

Ahora, de cualquier modo, ya actuaban por su cuenta, y no había interferencias de ningún tipo, aparte de las que proporcionaban el viento y el mar. Un puñado de lanchas enemigas del tipo E habían intentado volverse hacia Cherburgo, pero no consiguieron establecer contacto. Las islas Marcouf, que bien podían haber estado ocupadas por el enemigo como puesto de observación, fueron tomadas por un destacamento de 132 hombres de la Caballería de los Estados Unidos. Cuatro hombres armados con cuchillos habían llegado a nado sigilosamente a las cuatro y media, y las encontraron desiertas. Prudentemente, en las horas que precedieron al alba, las órdenes del VII Cuerpo se centraron únicamente sobre los pocos que consiguieron desembarcar. La 4.ª División de Infantería establecería la cabeza de playa; el 8.º Regimiento iría en cabeza, el 1.er Batallón a la derecha, sobre "Playa Verde"; el 2.º Batallón a la izquierda, a



"Playa Roja"; dos compañías de cada batallón hacia el frente, treinta hombres en cada barcaza de desembarco y cinco barcazas de desembarco por compañía; veinte barcazas transportando un total de 600 hombres, con dos compañías del 70 Batallón Acorazado en la primera oleada. A continuación, oleada tras oleada, seguirían sus compañeros a la "Hora-H" más 5, H más 15, H más 17, H más 30, etc., durante todo el día, la noche, y aún después; infantería, blindados, ingenieros, adentrán-

Arriba: **Lancha de desembarco alcanzada por un disparo en su camino hacia la playa.** Derecha: **La playa se llena según van llegando más tropas.** Abajo: **Esperando a que caiga la rampa.**





No hubo desembarcos sobre tierra seca... sobrecargados por el equipo y arrastrados a la orilla por sus compañeros...

dose en el agua, a través de obstáculos, campos de minas y sobre las playas, ya en tierra, dirigiéndose a los pueblos y campos, 43 kilómetros a través del cuello de la península, de Carentan a Lessay, al Norte de Cherburgo.

La "Hora-H" en el flanco Occidental eran las seis y media en punto. Las variaciones de la marea obligaron a adoptar cuatro "Horas-H" distintas de derecha a izquierda, desde playa "Utah" hasta "Sword", con un margen total de una hora y veinte minutos. Pero los hombres del flanco derecho se hallaban envueltos por su caparazón de soledad, probándose a sí mismos, enfrascados en sus revueltos estómagos, en el pensamiento de la muerte ante sí y en sus siete vidas que trascendían del mareo producido por las setenta horas de encierro en los cascos de los buques.

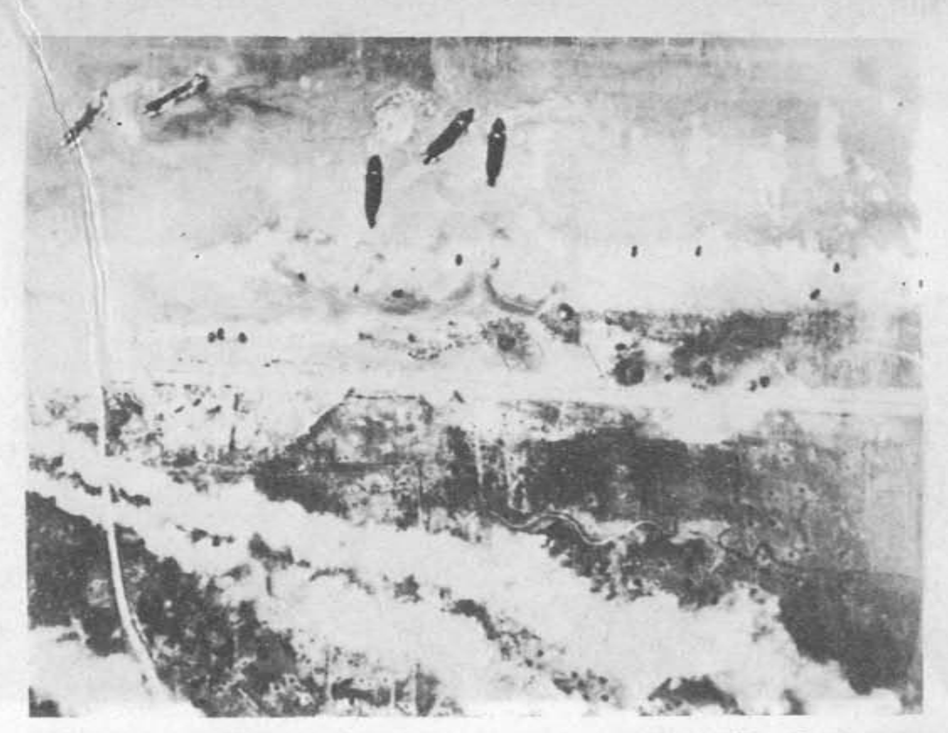
Ahora, en la fría mañana, allí estaban, apiñados en las barcazas de desembarco, teniendo como único techo un cielo negro sobre el que el ensordecedor rugir de los aviones aumentaba progresivamente y el ruido producido por las armas de grueso calibre, por el silbido de los obuses, y, todo en derredor, por el inmenso bullir de hombres y embarcaciones de cien tamaños y formas distintas, crecía sin cesar.

Por la izquierda, en un trayecto de casi ochenta kilómetros se desarrollaba la misma escena sobre las aguas de "Omaha", "Gold", "Juno" y "Sword"; y sobre la oscura línea costera, de extremo a extremo, se iba elevando una ominosa cortina del humo y polvo producidos por el estallido de bombas y obuses.

Mientras tanto, en el agua, eran las tripulaciones de las embarcaciones las que mayor lucha tenían que sostener. Los hombres a bordo de las barcazas de desembarco no sabían nada del destino corrido por sus buques de control, uno de los cuales había embarrancado, otro se había hundido, etc. Una de las barcazas de desembarcos de carros de combate con cuatro carros anfibios DD a bordo, saltó por los aires y se hundió; sólo quedaban siete barcazas de desembarco con veintiocho carros en lugar de treinta y dos.

La explosión de las descargas aéreas enemigas sobre el agua, el estallido de las minas, los gritos de los hombres que tropezaban y vacilaban, con los brazos extendidos y sobrecargados por el equipo, los últimos gritos de los que desaparecían bajo el agua, todas las tragedias personales, no más audibles que los quejidos de un ratón frente al rugir de los leones, era lo que constituía aquella infernal orquestación. Sesenta hombres de la batería B del 29 Batallón de Artillería de Campaña en la columna del debe, no más que sombras en medio del caos, sobre y bajo el agua. Sencillamente una parte de los planes hundida en el fondo del mar.

Pero él seguía su avance sin dejarse abatir por las calamidades. Tras la primera,



Arriba: **Barcos encallados en la arena..., hombres apresurándose a llegar a la orilla.** Abajo: **Desesperadamente, cavaron para conservar lo poco que habían ganado.**







a cuarenta minutos de distancia, una segunda oleada: los bulldozers en sus barcazas, las unidades especiales de ingenieros, todos, esperando en sus puestos, mientras el armamento pesado de las unidades navales seguía tiñendo de rojo el alba gris. Paralelamente, 276 aviones de la 9.ª Fuerza Aérea estadounidense rugiendo sobre las defensas de la playa dejaban

Llegada de más hombres, aumentando el caos en la playa.

caer sus explosivos, 4.404 bombas de 125 kilogramos, sobre siete objetivos distintos, "según el plan previsto". Diecisiete de las treinta y tres embarcaciones de apoyo parecían querer arrancar la cabellera de un universo en insoportable y ronca agonía por el efecto de las nubes de cohetes que lanzaban hacia la orilla, mientras las restantes barrían la playa con el fuego de sus ametralladoras con la esperanza quizá de detonar minas o simplemente, de levantar la moral; pero todas "inundando las playas de fuego".

Ya sólo quedaban seiscientos cincuenta metros para llegar; lo hacían a tiempo; 10 embarcaciones de asalto con 300 hombres por la izquierda y otras 10 y sus 300 hombres por la derecha. Tras sus estelas, 28 carros DD, deslizándose, con las picadas aguas lamiendo sus grises lomos, las bocas de sus largos cañones como si fueran hocicos; era un verdadero milagro que se produjo gracias a la iniciativa y rápida decisión de su comandante de lan-







Al borde del agua, empieza la lista de bajas.

zarse al apoyo acercándose hasta casi 3.000 metros, "lo cual no estaba en el libro".

La playa era casi invisible tras la cortina de arena levantada por el fuego de artillería y las bombas, y se unía con el cielo; y tras ella, en la misma y bajo ella, el enemigo —¡si es que podía quedar algún enemigo!

Sesenta y siete de los borbarderos no habían podido soltar sus bombas, un tercio de las arrojadas cayó entre las marcas de marea alta y baja, y la mayor parte sobre fortificaciones de La Madeleine.

De las embarcaciones que iban en cabeza se arrojaron hacia el cielo proyectiles de humo; era la señal pidiendo calma a los artilleros de las fuerzas de bombardeo. Sólo faltaban unos trescientos metros; con las cabezas levantadas, los cuerpos tensos, la respiración contenida y las rampas abatidas, 300 hombres del 2.º Batallón, hundidos en el agua hasta la cintura, vacilando, tropezando, con los fusiles sobre sus cabezas, iban en busca de la seca arena, y, con repetino resurgir de ánimo, chillaban como si acabaran de nacer.

Normandía, los primeros hombres en la orilla y ni un solo disparo procedente de las zonas llenas de humo donde estaban los defensores. Las grises formas de los carros emergiendo, chorreándoles el agua como si fueran faldones, e impartiendo el terror entre los pocos que aún permanecían con la cabeza asomando en las líneas defensivas y se atrevían a hacer algún disparo, aunque vacilantemente y sin constancia.

Estos pocos hombres, y sus camaradas que desembarcaron unos minutos después a su derecha, no sabían que estaban a más de kilómetro y medio al Sur de su objetivo, que el movimiento Sur-Este de la marea y la pérdida de su nave de control les había llevado a la Salida 2 en vez de a la Salida 3, más fuertemente defendida.

Dos horas más tarde las primeras tropas habían dejado la playa a sus espaldas, dedicándose a operaciones de limpieza de puntos de resistencia enemiga. Mucho antes del mediodía el 1.er Batallón limpiaba la posición de La Madeleine, y abría el dique de la Salida 3 sobre la carretera a Audeville-la-Hubert, mientras que el 2.º y 3.er Batallones cruzaban los diques que llevaban a Pouppeville y Houdienville, flanqueados por sus carros DD que vadeaban las ciénagas escupiendo fuego para



Grupos aislados se abrieron paso hacia el perímetro de defensa.

limpiar el paso. Tras ellos los ingenieros, abandonando el plan original de formar seis caminos de acceso al interior, lograron limpiar la playa casi sin mojarse los pies; mientras los bulldozers amontonaban masas de ángulo de hierro a los lados de los pasos, los destacamentos de ingenieros abrían pasos volando con dinamita los obstáculos que encontraban.

A las diez de la mañana seis batallones de infantería comenzaron la marcha de la playa hacia el interior, y poco más que alguna explosión ocasional estorbaba a los ingenieros en su tarea, o les recordaba su gran vulnerabilidad colocando, como lo hacían, sus cargas a mano. Al mediodía la playa había quedado despejada al precio de seis muertos y treinta y nueve heridos del total de cuatrocientos dedicados a misiones estáticas, a pesar de que constituían blancos prácticamente fijos, sin cobertura ni blindaje de protección.

Poco después del mediodía tres batallones del 22 Regimiento de Infantería se dirigían hacia el Norte para abrir la Salida Septentrional, el 3.er Batallón a lo largo de la carretera de la costa para formar un flanco sobre Hamel-de-Cruttes, y el 1.º y 2.º Batallones vadeando diagonalmente, en condiciones muy difíciles, a veces, con el agua hasta el cuello, ciénagas y lagunas durante casi todo el camino a St. Germain de Varreville.

El 12 Regimiento de Infantería hizo su marcha en condiciones todavía peores, pues, cansado de esperar a que el 1.er Batallón del 8.º Regimiento limpiara el dique de la Salida 3, inició su avance vadeando desde la posición de Grand Dune, inmediatamente detrás de la playa, cortando la línea de marcha para llegar a tierra seca, con muchos de sus hombres empapados hasta el cuello.

En total, aquel día, el 8.º y 22 Regimientos de Infantería tuvieron doce muertos. Veinte veces este número habría sido considerado a priori como buena suerte; cien veces el mismo ya se habría considerado como desafortunado.

Un solo hombre, resuelto y armado simplemente con un trabuco, hubiera podido hacer más en la playa, durante la primera media hora, que doce o más soldados, aunque éstos tuvieran al mando a un general de brigada y un coronel.

La lucha de la 4.ª División de Infantería fue principalmente contra las fuerzas de la naturaleza, que eran considerables. Hacia el Este todo fue distinto.

La playa de "Omaha" se encuentra si-



Aturdidos, los heridos, los perdidos y los asustados, buscan refugio donde pueden.

tuada entre las escarpadas rocas de Pointe de la Percée, al Oeste, y Port-en-Bessin, al Este; es un arco de arena encerrado tierra adentro por riscos que van elevándose suavemente hasta los cincuenta metros desemboca en una plataforma llena de campos delimitados por diminutos setos y salpicado de aldeas sólidametne construidas en piedra. Es una región poco poblada en la que Trévières es el pueblo más grande, emplazado cinco o seis kilómetros tierra adentro al Sur del río Aure, y con no más de 800 habitantes.

Detrás de la playa, separados entre sí dos kilómetros y medio y unidos por un estrecho camino que discurre a unos novecientos metros de la costa, hay tres pueblos costeros: Vierville, St. Laurent y Colleville. A lo largo de la línea del frente, y tras un pequeño dique de madera y ladrillo, discurre un pequeño tramo de carretera pavimentada, a lo largo de la cual, entre Vierville y St. Laurent, hay algo más de una veintena de buenas casas. Pequeñas zanjas abiertas desde la playa acceden a los caminos que van desde ésta a los pueblos. Con marea baja, la arena forma un declive de poca pendiente hasta llegar, bien al dique o algún voluminoso banco de cantos rodados de nueve centímetros de diámetro que forma una verdadera barrera de dos a tres metros con la que la playa queda separada del fino césped que cubre los escarpes. En dirección contraria, hacia el mar, la acción del mar y de las fuertes corrientes tallan la húmeda arena dejándola llena de canales.



La estructura rocosa de los riscos de "Omaha", que flanquean el saliente de la playa, proporcionaba buenas posiciones para ocultar cañones apuntando a la playa y a los accesos por mar, y, además, tras los cantos rodados y el dique, defendidas por alambre y púas, estaban las trincheras enemigas, uniendo los fortines y las casamatas, así como los nidos de ametralladoras destinados a barrer al enemigo en la playa con su desvastador fuego cruzado. Teóricamente al menos, ametralladoras ligeras y pesadas, cañones anticarros y piezas de artillería de 75 y 88 milímetros, convertirían todo el área de la playa en una zona batida por fuego cruzado de extremo a extremo. Y detrás de las primeras posiciones defensivas las faldas de los riscos daban cobijo aún a más redes de trincheras, nidos de ametralladoras y campos de minas.

La playa en sí estaba poco minada, especialmente en las áreas comprendidas entre zanjas, pero, entre las marcas de marea alta y baja, un elaborado sistema de obstáculos mortíferos parecía desafiar el paso de cualquier embarcación que fuera mayor que una caja de cerillas. Pero todo esto había sido estudiado con todo detalle por pequeños grupos de hombres que visitaban las playas por la noche, y, también, utilizando gran cantidad de fotografías aéreas.

La playa "Omaha" no ocultaba ningún misterio o sorpresa. Incluso la llegada de una nueva división considerablemente más potente, la 352, había sido observada por el servicio de Inteligencia inglés, quien se encargó de informar al Primer Ejército americano, Desgraciadamente, esta información fue acogida con muchas reservas por el mando del Primer Ejército y no se les comunicó nada a las tropas de asalto. Lo que resulta inconcebible es que no se les informara que debía esperarse lo peor del enemigo.

El plan del general Bradley era que sus tropas fueran directamente al asalto de los puntos fuertes de las defensas, mientras sus bien entrenados equipos de soldados de ingenieros, con su pesado equipo a la espalda, y, a pecho descubierto, limpiaban la playa de obstáculos y minas para las tropas, el material blindado y la artillería que venían detrás. Una vez logrado, se dedicarían a abrir brecha, con cargas de dinamita, en los muros de contención y en los riscos.

Asaltando, con los grupos regimentales de combate números 116 y 16 con apoyo blindado y artillero, Bradley planeaba atravesar los pueblos de Vierville, St. Laurent y Colleville, llegar a la carretera que une Isigny con Bayeux por la noche y tomar Trévières al otro lado del río Aure, para así quedar con su flaco derecho sobre la línea de las tierras pantanosas del Aure, y su flanco izquierdo al extremo del valle del Drôme, límite de separación del Primer Ejército americano y el Segundo británico.

A la "Hora-H" los Rangers norteamericanos asaltarían el potente emplazamiento de baterías enemigas situados sobre los acantilados de Pointe-du-Hoe, al Oeste de la playa "Omaha", y eliminarían la amenaza que constituía, tanto para el Este como para el Oeste. Los Rangers formarían entonces el extremo más Occidental de las fuerzas que se dirigían a Isigny, teniendo a su izquierda el 1.er Batallón del 116 Regimiento.

Estas eran las intenciones del V Cuerpo en el Día-D.

A las tres de la mañana del día 6 de junio, la Fuerza O, al mando del contraalmirante Hall, de la marina de los Estados Unidos, que incluía 34.000 hombres y 3.300 vehículos, y a la que seguiría otra fuerza casi igual con algunas horas de intervalo, empezó a echar al agua sus embarcaciones de desembarco cuando se encontraba a doce millas de la costa. Lo que siguió fueron cuatro horas de macabra confusión casi dantesca, durante las cuales los hombres hubieron de luchar desesperadamente con el mar, descubriendo el sabor de la más asquerosa miseria e incluso llegando casi a ser presas de la desesperación. Si bien los buques más grandes, aunque proseguían su camino, no era sin encontrar grandes dificultades para mantener el rumbo, las embarcaciones más pequeñas quedaban totalmente expuestas a la enorme fuerza del viento Oeste, y viéndose obligados a luchar con un mar de olas de dos metros, sin estabilidad y haciendo agua en tal cantidad, que la labor de las bombas era casi inútil.

Algunos de los grandes buques habían echado al agua las lanchas ya totalmente cargadas, pero otros no, y el embarque de hombres en las mismas, en un mar en tales condiciones, fue una auténtica prueba para los que —como la gran mayoría— sufrían de mareos. El mar, poco apacible durante todas las horas que duró la travesía, se convirtió en pocos minutos en una informe y oscura jungla sobre cuyo laberinto de espuma se debatían por igual hombres y embarcaciones.



Los Rangers subiendo por una hondonada.

Casi inmediatamente zozobraron diez de las pequeñas embarcaciones y más de trescientos hombres se encontraron luchando por sus vidas en una oscuridad que parecía como contener una cierta nota de bullicio en su despiadada e impersonal violencia. Sin control, las embarcaciones que zozobraron y los empepados restos de equipo desperdigados se unían a la violencia del momento chocando contra los hombres caídos al mar que flotaban con sus chalecos salvavidas.

En casi doscientas embarcaciones de asalto, las tripulaciones y tropas, que tenían como misión invadir las playas haciendo frente al fuego enemigo, se ocupaban ahora, y en ello les iba la vida, de achicar agua con sus cascos; en algunas lanchas, el cien por cien estaban mareados; en todas, empapados, congelados de frío y con calambres.

El informe oficial dice que el grado de indisposición de los hombres variaba entre aquellos que habían tomado el mismo desayuno, pero éste evidentemente no era un caso de mala digestión del desayuno, comida en la que los hombres, ya con la tensión del asalto en las entrañas, demostraron tener poco o ningún apetito, y para quienes incluso un cigarrillo había perdido ya todo atractivo. La culpa era de los dos días de encierro en las bodegas de los buques. Por fin, casi al borde de perder sus nervios y fuerzas, las tropas de asalto se acercaron a la orilla y sus lanchas empezaron a maniobrar para la marcha final. No había más luz que la procedente del cielo, e incluso una espesa bruma de humo oscurecía la orilla.

Pero estos hombres de la vanguardia estaban aún más desamparados de lo que ellos suponían. Por el estado del mar habían quedado despojados de cañones y carros blindados, y por si fuera poco los equipos de ingenieros no habían sufrido mejor suerte. Dando muestras de una absoluta irresponsabilidad, el comandante de las barcazas de desembarco de carros, que transportaban 32 carros DD que debían llegar a tierra a la "Hora-H" menos cinco, lanzó al mar su carga a una distancia de cinco mil metros de la costa. Aún en el supuesto de que sus tripulaciones hubieran estado perfectamente entrenadas, habría habido pocas esperanzas para los carros; así pues, no es de extrañar que al cabo de algunos minutos veintisiete fueran engullidos por las aguas. Dos, haciendo gala de gran pericia marinera, ayudados por la suerte, consiguieron llegar a la orilla. Otros tres se salvaron de correr la misma suerte que la gran mayoría por haberse quedado trabada la rampa de la lancha. De esta forma, de los 96 carros programados para proporcionar apoyo vital a 1.450 hombres y a la primera oleada de equipos de ingenieros en el momento del asalto, sólo quedaba un tercio a la hora de la batalla. Todavía habrían de sufrirse más pérdidas en el avance hacia la orilla, pero éstas no eran más que una parte de los frutos naturales de la guerra. Los comandantes de las restantes LCT (barcazas de desembarco de carros de combate) decidieron arriesgarse a soportar el fuego enemigo y las minas antes de entregar sus cargas al mar gratuitamente.

El desastre se había cegado también en cuantos intentos se hicieron por llevar a la costa la artillería de apoyo en las unidades DUKWS. Las pequeñas embarcaciones, sobrecargadas, casi ingobernables, no tardaron en zozobrar. El 111 Batallón de Artillería de Campaña perdió todos sus obuses de 105 mm. menos uno. La 16 Compañía de Infantería corrió la misma suerte, y sólo fue un poco mejor para la 7.ª de Artillería de Campaña.

También los grupos de ingenieros, en las operaciones de descarga de su pesado equipo, de las LCT, tuvieron sus dificultades y pérdidas. Sin embargo, durante la última hora, un gran número de hombres, cañones y blindados lograban llegar a los mortales lugares donde las aguas eran poco profundas, siendo sus pérdidas iniciales mucho menores que las que podía haberles infligido un enemigo en condiciones de hacer frente por mar y aire a este asalto. Pero el mar y el aire pertenecían a los aliados. Faltando todavía cuarenta minutos, las poderosas escuadras de bombardeo artillero abrieron fuego sobre las defensas costeras con todo su armamento, desde los cañones de 306 mm. de los acorazados a los de 127 mm. de los destructores, formando un verdadero diluvio de fuego y humo sobre los riscos. Al mismo tiempo, 329 de los 446 Liberators enviados en misión de bombardeo atacaron trece objetivos, sobre y alrededor de las playas, con más de mil toneladas de bombas.

Desde las seis menos diez hasta cinco minutos antes de la "Hora-H" resultó imposible, para los hombres apretujados en los estrechos cascarones de sus embarcaciones, distinguir nada. Estaban metidos en el vértice de un gran tumulto que les envolvía dentro de su propia soledad. Sabían que las embarcaciones lanzacohetes que las apoyaban estaban disparando quizá demasiado corto, pero no les preocupaba. El estrépito era insoportable. No sabían que la oleada de Liberators no había podido soltar una sola bomba sobre los objetivos de la playa, y que, cegados por el humo, y temiendo herir a sus propios compañeros, habían soltado sus bombas casi cinco kilómetros tierra adentro. Los hombres que iban en cabeza del asalto sólo supieron que algo no había ido bien cuando vieron que las playas no tenían ni un solo cráter.

Las primeras lanchas estaban aún a más de setecientos metros cuando se aclaró la barrera de fuego de apoyo y enmudeció el ruido de los cañonazos, dando paso al sonido seco de las barcazas de apoyo. El estallido de morteros y obuses a su lado, así como el ruido producido por las balas de ametralladora al chocar contra las rampas de sus embarcaciones avisó a las tropas de que el enemigo les tenía en sus puntos de mira. La ceguera ya no fue una bendición. Los gritos de los hombres en el agua, las repentinas lenguas de fuego, las horrísonas explosiones producidas por las embarcaciones al ser alcanzadas de lleno por el fuego de mortero enemigo causaron su efecto y les sacó de su aislamiento; entonces descendieron las rampas.

No hubo desembarcos en seco. Las barcazas de desembarco y las LCVP (barca-



Gradualmente el orden se impone sobre el caos.



Más prisioneros en extraña mezcla.

zas de desembarco para vehículos y personal) y LCM (barcazas de desembarco para vehículos mecánicos), más grandes, encalladas en los bancos de arena, empezaron a vomitar cientos de hombres que, con el agua hasta las rodillas, y, a veces, hasta la cintura o el cuello, eran azotados no sólo por el fuerte viento, sino por las explosiones de los morteros, los obuses y las ráfagas de las ametralladoras.

Mientras grupos aislados llegaban a la orilla chapoteando y aturdidos por su sensación de soledad que producía aquel infierno de arena de ocho kilómetros de longitud, cegados por el humo de los muchos incendios producidos en lo alto de los riscos, y sin saber qué hacer, otros, la gran mayoría, se encontraban metidos en medio de un infierno de explosiones. Aquí y allá saltaban embarcaciones por los aires envueltas en un feroz infierno de llamas.

Las LCT del 743 Batallón Acorazado que iban en vanguardia del flanco derecho aparecieron rodeadas de los soldados que habían saltado de las lanchas alcanzadas por los impactos buscando el amparo de las olas, mientras otros se debatían en busca de un fondo sobre el que hacer pie, dirigiéndose hacia la playa bajo el peso de su equipo, algunos a gatas, otros arrastrándose sobre la barriga, con sus heridos y sus propias heridas. Pero se estaba mucho más seguro en el mar.

Un impacto directo sobre la LCT de cabeza mató a todos los oficiales de la compañía excepto a uno, pero ocho de los carros DD consiguieron llegar a la orilla y abrir fuego sobre los reductos fortificados de Vierville, a ciento ochenta metros. Los carros del 743 llegaban más al Este, pero los hombres sin protección blindada tenían pocas oportunidades. Cuando se bajaron las rampas de las primeras barcazas de desembarco las ametralladoras enemigas empezaron pronto a perforar la carne de los asaltantes, de forma tal que no transcurrió mucho tiempo antes de que las cavidades frontales de las embarcaciones quedara cubierta con una gruesa capa de sangre. Docenas de hombres hubieron de saltar por una banda y por otra de las embarcaciones para salvar sus vidas.

Media hora después de la "Hora-H" había por lo menos un millar de infantería de asalto e ingenieros que sobrevivían sobre la playa y en las aguas de poca profundidad, pero no luchaban contra el enemigo; luchaban simplemente por su supervivencia, muchos agotados, todos demasiado cansados de arrastrar su equipo por la playa, muy pocos capaces de correr, de atacar las fortificaciones del enemigo.

Algunos regresaron al agua, donde permanecieron hasta que arrastrados por la marea alta, pudieron acogerse al débil resguardo proporcionado por los diques de contención. Muy pocos hombres, diseminados casi al azar a lo largo de aquella playa, y todos entrenados para las tareas específicas con las que, según lo planeado, tendrían que enfrentarse, sabían donde estaban. Muy pocos habían llegado a las playas bajo las circunstancias para las que fueron entrenados. Muchos grupos formados e instruidos en las embarcaciones para que sirvieran como unidades de combate habían sido desarticulados quedando un destacamento aquí y otro, a veces, hasta novecientos metros más allá. Muchos, lo único que sabían era que se encontraban en una playa a la que se había dado el nombre de "Omaha", que el mar estaba a sus espaldas y que el humo, que les cegaba, también les protegía del fuego enemigo si tenían la suerte de estar tras él. Los pocos oficiales que había, a menudo tardaban demasiado en conseguir orientarse o tomar una decisión. Pocos consiguieron encontrar la forma de imponerse a sus hombres en aquella primera hora y eso era lo único que les hubiera permitido avanzar y salir de las playas. Por encima de todo, estaban agotados, y sin posibilidad de encontrar refugio.

Las tropas de ingenieros, que siguieron a la infantería de asalto, sufrieron severas pérdidas, perdiendo mucho material de vital importancia. Los impactos directos hicieron saltar por los aires varias de sus embarcaciones. De dieciséis grupos, cada uno entrenado para una misión especial en su sector, sólo cinco llegaron cerca de los lugares que les fueron asignados, y de éstos, tres estaban absolutamente solos, sin protección alguna de hombres o armas, indefensos ante el enemigo. Al cabo de algunos minutos sólo quedaban tres bulldozers, de dieciséis, para apartar las pesadas barreras de ángulo de hierro y limpiar el terreno de obstáculos, pero perdiendo gran parte de su capacidad de maniobra por servir de escudo protector a los soldados que se parapetaban detrás de ellas.

Sin embargo, a pesar de las enormes pérdidas, y a estar expuestos a toda la potencia de fuego enemiga, los ingenieros recuperaron cuanta maquinaria les fue posible y consiguieron limpiar caminos por los que pudieran pasar los refuerzos que tan desesperadamente necesitaban. El intenso fuego de mortero y artillería hacía reventar las cadenas de detonadores, pacientemente colocados a mano, y hacían volar por los aires a destacamentos enteros de dinamiteros antes de que pudieran desembarazarse de los mismos. La rápida subida de la marea empezó a formar espuma a sus pies para seguir cubriéndoles hasta la cintura, sumergiendo los obstáculos y arrastrando a los supervivientes hasta el muro de contención antes de que su tarea hubiera concluido ni en una décima parte. En todo el sector del RCT 116 habían abierto dos huecos; más al Este, donde casi ningún hombre había conseguido llegar a tierra, habían abierto otros cuatro, pero de todos, sólo uno estaba marcado. El esfuerzo había costado más del 40 por ciento de la fuerza total de zapadores, la mayoría en la primera media hora.

Pero siempre detrás de los zapadores estaba, no sólo la marca creciente, sino la tremenda avalancha de hombres y vehículos presionando, avanzando, en busca de posiciones hacia la playa, buscando su sitio fuera del agua. Después de tres terribles horas la playa estaba convertida en una mezcolanza de restos, de vehículos incendiados, de lanchas y hombres despedazados. Ninguna de las salidas había sido abierta y ninguna de las posiciones defensivas del enemigo había sido reducida; se envió un mensaje al resto de los buques pidiendo que no se enviaran más vehículos, pero sí hombres.

Sin embargo, bastante tiempo antes que los destructores de la fuerza naval se acercaran a la costa para reducir las posiciones enemigas a cañonazos desde una distancia de mil metros, en la playa empezó a establecerse un cierto orden de aquel caos, y los hombres, sometidos a una prueba que rayaba los límites de su resistencia, volvieron a organizarse y a sentirse seguros sobre sus pies, empezando a luchar por algo más que por salvar sus propias vidas.

La playa "Omaha" fue dividida en cuatro secciones principales, que recibieron de Oeste a Este los nombres cifrados de "Charlie", "Dog", "Easy" y "Fox"; cada una de estas secciones, excepto "Charlie", que quedó limitada a las operaciones de los Rangers americanos, se subdividieron en "Dog-Green", "Dog-White", "Dog-Red", abarcando el ala derecha desde Vierville hasta St. Laurent; "Easy-Green", "Easy-Red" en el centro, desde el canal de drenaje de St. Laurent a un punto inmediato al Oeste del canal de Colleville; "Fox-Green" y "Fox-Red", la primera naciendo inmediatamente en el canal de dre-

naje de Colleville, y 900 metros al Este hasta un pequeño canal y posible salida, el objetivo principal de "Fox-Red".

Los límites entre RCT número 116 y RCT número 16 estaban establecidos entre "Easy-Green" y "Easy-Red", pero los rigores del asalto, unidos a la fuerza de la corriente hacia el Este tendieron a arrastrar toda la fuerza de asalto en esa dirección distorsionando el patrón de ataque hasta hacerlo casi irreconocible. Una sección del 116, desembarcando con parte del 16 sobre el extremo Oriental de "Easy-Red", se quedó a más de mil metros de la unidad más próxima a su flanco en la sección de "Easy-Green". Las hogueras producidas sobre el acantilado con los setos y arbustos ardiendo violentamente tras del bombardeo naval permitieron a algunas secciones aisladas desembarcar tranquilamente, pero las dejaron desconcertadas y sin saber qué hacer. Los oficiales estuvieron remisos en aclarar sus ideas y decidir la forma de llevar adelante la acción. Pocos esperaban poder ejecutar las misiones específicas para las que tan arduamente habían sido entrenados.

Mientras en los flancos, en "Dog-Green" y "Fox-Green", las compañías luchaban por sus vidas, a cuatro mil metros de distancia, todo el sector central empezó lentamente a ponerse en movimiento. Pronto surgieron líderes de entre la oficialidad que animaron a sus compañeros al avance. Un terror a las minas paralizador les afectó a muchos durante todo el día. Un paso en falsos a menudo significaba la muerte o la pérdida de algún miembro, y no eran pocos los heridos que yacían tumbados donde habían caído sin atreverse a moverse. Toda una compañía salió de la playa por el flanco izquierdo en fila india, por no arriesgarse a atravesar el campo de minas, quedando expuesta al peligro durante horas.

Los resultados de ese día se debieron a unos pocos, entre ellos, a un teniente y un sargento de zapadores herido que se mantuvieron herguidos, cortando alambradas y haciendo saltar minas, insultando a los que quedaban rezagados, más por el ejemplo que les daban que por sus palabras, hasta que, por fin, los diseminados restos atascados sobre "Easy-Red" iniciaron su avance; a un teniente de zapadores que se arrastró por el barro y la arena en busca de minas con un cuchillo de caza; a un teniente de infantería que asaltó él solo una fortificación enemiga con granadas de mano y entregó su mapa y su brújula a un sargento mientras agonizaba, acribillado a balazos. Hombres de tal temple estaban allí, solos y por parejas, todos a lo largo de la línea de humo y minas, caos y muerte, insultando, maldiciendo, animando y arengando a sus compañeros para que abandonaran la playa y pasaran al ataque, generalmente cegados por la oscuridad y el humo, pero ya llegaría la claridad. Ya se disiparía la niebla de la guerra y estos hombres se dedicarían a otras tareas.

Pero en "Dog-Green" y "Fox-Green", donde las primeras compañías habían sido voladas literalmente en pedazos ante las mismas bocas de los cañones, pues sus lanchas habían chocado contra las poderosas defensas de los canales de Vierviville y Colleville, el combate tenía unas características distintas. A la izquierda, en "Fox-Green", varias secciones del 16 y 116 llegaron tarde y entremezcladas, y además sin el apoyo de sus carros DD, que habían quedado en el fondo del mar. Privados de casi todos sus oficiales, y muertos casi las tres cuartas partes, los que quedaron no tenían ya espíritu para poder reagruparse y pasar al ataque. Al actuar como fuerzas de choque, estos hombres habían hecho ya todo cuanto se les podía pedir aquel día y, para atestiguarlo, allí quedaban sus muertos, los cuerpos empapados de agua y sangre flotando zarandeados por los embates de las olas entre los restos del equipo.

El luchar era cosa que correspondía a los que venían tras ellos.

En el extremo del flanco derecho de "Charlie", cinco kilómetros al Oeste de Vierville, una fuerza especial del 2.º Batallón de Rangers había asaltado la posición de baterías que había en Pointe-du-Hoe, trepando por los riscos por medio de escaleras de cuerda y maromas, para encontrar la posición abandonada. Este grupo avanzó entonces tierra adentro, para, posteriormente, atraerse las pocas reservas enemigas que pasaran al contraataque. Pero habían desembarcado desviados al Este de su objetivo, y la compañía de Rangers que estaba todavía en la costa sobre el flanco derecho de "Dog-Green" no recibiendo a tiempo ninguna señal que les indicara el éxito de la misión, procedió al desembarco asaltando por el canal de Vierville. Fueron recibidos por fuego de mortero y ametralladora, así como por cañones anticarro según se bajaban las rampas de las barcazas, y se perdió una tercera parte de los hombres. El resto consiguió llegar a la playa y reptar unos doscientos metros hasta alcanzar la protección del dique de contención. Ningún hombre tenía fuerzas para correr, y muchos tropezaban o iban dando tumbos, pero todos tenían la fuerza de voluntad de seguir mientras les quedara vida. Sesenta y dos hombres de un total de ciento treinta llegaron al dique de contención.

Por el flanco izquierdo se acercó el 5.º Batallón de Rangers, tras una compañía del 116 de Infantería, para llegar al "pacífico" "Dog-White", único claro que había entre los canales de Vierville y St. Laurent, ferozmente defendidos. Una fuerza de cuatrocientos cincuenta hombres de la primera oleada llegó al muro de contención perdiendo "sólo cinco o seis hombres", para unirse allí a la compañía del 116 de Infantería.

El impulso final corrió a cargo del recién llegado general Cota y el coronel Canham, ambos imperturbables ante el fuego enemigo; Cota que había volado por el aire por efecto de una explosión, y Canham herido en una muñeca, pero ambos organizando incansablemente a los hombres e instándoles a trepar por los riscos para llegar al pueblo de Vierville. De esta forma empezaba a abrirse una brecha por la derecha. Dos grupos, cada uno compuesto por veinte hombres, habían llegado ya a Vierville, y los refuerzos llegaron a tiempo para hacer fracasar el contraataque enemigo.

En el flanco izquierdo, en todo el área del RCT 16 de la 1.ª División, parecía que sólo un milagro podría conseguir que el resto de los castigados y maltrechos soldados pudiera ponerse en pie. El coronel Taylor fue el milagro. Recto, firme, con el aspecto natural de los valientes, se movía entre los hombres inertes y desilusionados, a los que les faltaban fuerzas hasta para arrastrar su pesado equipo, y les conducía fuera de la playa no como a chusma, sino como hombres que iban a batallar por las salidas de Colleville y St. Laurent. "Dos clases de hombres se quedan en la playa", dijo a los cuerpos que yacían tumbados sobre la húmeda arena, "los muertos y los que van a morir".

Desde el mar, las apelotonadas barcazas que aún no habían llegado a la playa se le aparecían al coronel Tolley, comandante del cuerpo especial de observación, como "una manada de ganado en estampida".

Sólo 100 toneladas de abastecimientos de las 2.400 necesarias para el Día-D fueron desembarcadas. Pero, por lo menos, los hombres, reforzados por oleadas de batallones posteriores, iban avanzando y saliendo de las playas. Esto no parecía muy esperanzador para los generales a bordo de los buques insignia, pero se había abierto la primera brecha y el enemigo estaba sin reservas. A la caída de la tarde los alemanes habían perdido la batalla de la playa "Omaha", pero los americanos no sabían que la habían ganado. Muy pocos supieron por qué y los muertos no lo sabrían nunca.

En el flanco Oriental los ingleses libraban su propia batalla.



Los restos y ruinas de un día horrible.

Lanzamientos aerotransportados: Flanco oriental

La misión de la 6.ª División Aerotransportada británica era establecer una cabeza de puente al otro lado del río Orne y el canal de Caen, a mitad de camino entre la ciudad de Caen y la costa de Normandía, y proteger el flanco Oriental de los desembarcos por mar. Tendrían que resistir hasta que se hubiera establecido un área firme de atrincheramiento.

En sus etapas iniciales la misión era completa y a la vez de una gran simplicidad; compleja porque las piezas del rompecabezas eran muchas, y simple porque no había cabida para grandes preparativos, no había tiempo. Debían de asestarse, con éxito, una serie de golpes de mano que constituyeran una verdadera demostración de fuerza. No habría segunda oportunidad, ni podía esperarse que el enemigo tardara mucho en reaccionar. Dos brigadas de fuerzas paracaidistas aterrizarían entre el enemigo, en los límites del Séptimo y Quince Ejércitos alemanes, se apoderarían de los objetivos principales y evitarían a toda costa que llegaran refuerzos a los principales teatros de la batalla.

Poderosos elementos de las divisiones alemanas 711 y 716 defendían todos los pueblos, fortificaciones y puentes; a sus flancos, y preparada para el ataque, estaba la 21 División Panzer y, tras ellos, todo el grueso de la Reserva Acorazada alemana. Por consiguiente, a menos que las dos primeras brigadas de tropas paracaidistas pudieran asestar sus golpes de mano como relámpagos caídos del cielo y consolidar sus posiciones, para poder permitir el aterrizaje de los planeadores, y, a menos que pudieran contar con cañones anticarro, morteros y el grueso de su equipo pesado, su misión resultaría un fracaso. Todo lo que se pudiera haber ganado con los ataques por sorpresa quedaría irremisiblemente perdido incluso antes de que saliera el sol, y, con toda seguridad, a la puesta del mismo.

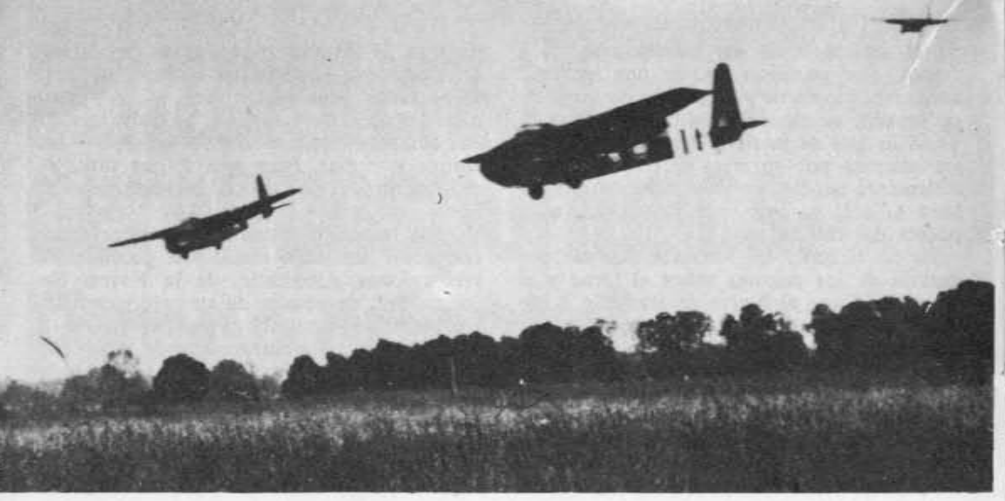
La 5.ª Brigada de Paracaidistas se apoderaría de los puentes sobre el Orne y el Canal de Caen al Norte de Ranville. Limpiaría de enemigos y protegería las zonas de aterrizaje de sus planeadores y establecería una firme cabeza de puente.

La 3.ª Brigada de Paracaidistas demolería los puentes sobre las tierras pantanosas del río Dives a la altura de Troarn, Bures, Robehomme y Varaville. Bloquearía y conservaría todas las rutas que condujeran al interior procedentes del Sureste. Destruiría la poderosa batería de Merville, de cañones de 155 mm., y a su guarnición antes de que ésta pudiera enfilar sus cañones hacia el flanco izquierdo del ataque por mar. Para esta última tarea se dispondría de un tiempo máximo de una hora.

Eran las once y tres minutos de la noche del 5 de junio cuando el primero de seis aviones Albemarle, de la Fuerza Señalizadora, despegaba de su aeródromo inglés con un total de sesenta hombres a bordo que tenían la misión de encender las señales para iluminar el camino. A la misma hora, seis planeadores recibían a bordo una pequeña tropa con elementos del 2.º Batallón, el Oxford y Bucks de Infantería Ligera y del Real Cuerpo de Ingenieros con el fin de capturar los puen-



Planeadores de la 6.ª División Aerotransportada sobre el Canal.





Arriba: **Llegando a tierra a primeras horas de la mañana.** Abajo: **Planeador estrellado cerca de Merville.**

tes sobre el Canal de Caen y el río Orne. Era una noche de llovizna y viento racheado, iluminada por jirones de luz lunar; una noche impregnada del rugir de los aviones, bombarderos, transportes y remolcadores con sus planeadores detrás, surcando el cielo del Canal desde El Havre a Cherburgo. Por debajo, las estelas de cinco mil buques que convertían el plomizo mar en pequeños montículos de espuma de color blanco-verduzco.

Veinte minutos después de la media noche descendieron sobre el suelo de Francia los primeros señalizadores; dos tercios fueron desviados de su ruta por los fuertes vientos, muchas de las antorchas se perdieron y gran cantidad de equipo se estropeó, pero cayeron sobre sus objetivos en cantidad suficiente para llevar a cabo su vital misión lo mejor que pudieron. Al cabo de unos minutos aterrizaba violentamente el primer planeador de los grupos destinados a asestar los golpes de mano a cincuenta metros de su objetivo, sorprendiendo al enemigo todavía con huellas de sueño en sus ojos y capturando intactos los puentes sobre el Canal de Caen y el Orne. Ya surcaban el cielo las trazadoras enemigas, y el fuego antiaéreo se cobraba su precio en planeadores y transportes, mientras que el fuego de armas ligeras recibía a los hombres de los batallones números 7, 12 y 13 de la 5.ª Brigada de paracaidistas, que descendían demasiado lentamente para su seguridad. Diez segundos tardaban en efectuar el salto, tiempo suficiente para morir arrojando granadas de mano sobre los francotiradores enemigos que disparaban a las bandadas de paracaidistas como quien tira a los patos, Algunos, nada más llegar a tierra, se enzarzaban en la lucha contra el enemigo, otros quedaban suspendidos de los árboles, inmovilizados, siendo muy difícil su rescate y sus probabilidades de sobrevivir escasas.

Al dar las dos y media el 7.º Batatllón estaba desesperadamente enzarzado en una lucha feroz a ambas orillas del Orne contra unidades de la 716 División alemana y dos batallones de la 21 División Panzer de Feuchtinger, enviados al lugar poco después de la una. Una compañía del 7.º Batallón que se hallaba bajo fuerte presión enemiga desde tres direcciones en la zona de Bénouville, absorbió un pequeño batallón de reserva compuesto por tiradores de mortero y ametralladores, que, al no haber podido hacer contacto todavía con los planeadores portadores de su armamento más pesado, se armaron con lo que quitaron a los prisioneros enemigos y a los compañeros muertos. El relevo no podía llegarles hasta primeras horas de la tarde, pero el colosal estampido de los bombarderos navales que precedían a los desembarcos por mar, les proporcionó nuevas energías. Era una lucha contra el tiempo.

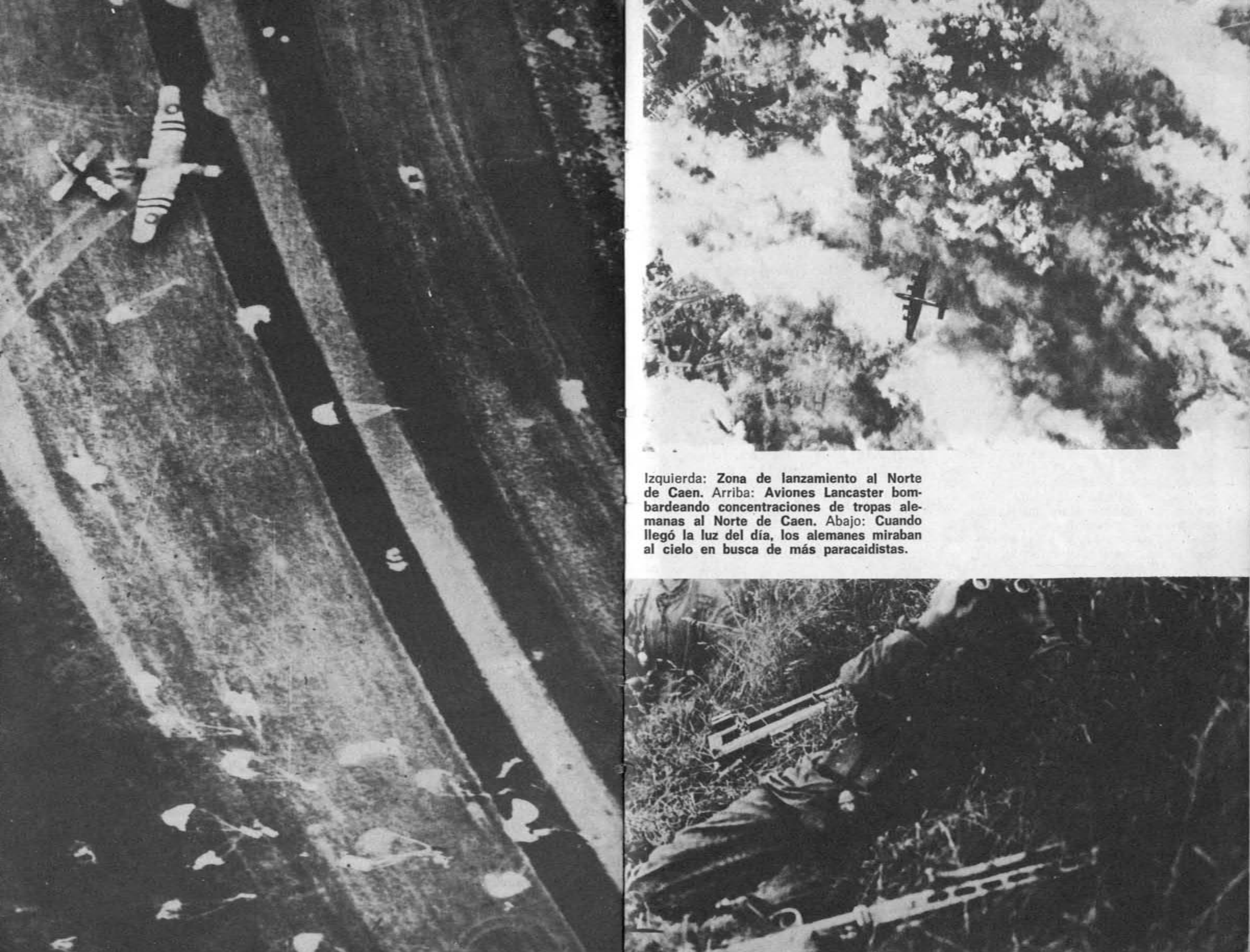
El 12 Batallón, una vez capturada la parte baja de Ranville con ejemplar velocidad, pronto se encontró bien necesitado de suerte e inspiración. Superados sus hombres en número, en la proporción de veinte a uno, enfrentados a cañones de 88 mm. que disparaban a bocajarro a una distancia de setenta metros y con su solitario cañón inutilizado, la única esperanza de sus hombres radicaba en la ineficacia del tiro enemigo, pero afortunadamente ésta era grande. Mientras Blumentritt se esforzaba por despertar la necesidad de urgencia en el Alto Mando alemán, y obtener la ayuda de las reservas acorazadas, Speidel informaba a Rommel de la situación con la misma urgencia, y recibía la orden de emplear la 21 División Panzer. Pero Feuchtinger ya estaba empleando un grupo de la 21 División Panzer por iniciativa propia desde poco después de las seis. Si este grupo hubiera forzado un ataque sobre los defensores de la parte baja del pueblo de Ranville, les habría puesto en un serio aprieto, así como a toda la cabeza de puente. En realidad, la confusión dentro del mando enemigo y las amenazas que se cernían sobre toda la costa de Normandía, fueron los elementos de suerte que los paracaidistas necesitaban. A media mañana los blindados alemanes volvieron la espalda a los bajos de Ranville, dejándolos en posesión de los maltrechos defensores.

Los efectos de la lucha sostenida en las primeras horas en el extremo del flanco izquierdo iban a tener una significación vital en las crisis que se iban produciendo sobre la playa de "Omaha", pues cuando Feuchtinger recibió la orden de enviar sus batallones de infantería para contraatacar a los americanos, no pudo conseguir que se zafaran de su lucha con la 5.ª Brigada de Paracaidistas. Su batallón de anticarros estaba también enzarzado en la lucha en intento de salvar a la 716 División de Infantería de ser destruida por la infantería y los blindados desembarcados. Así pues, no había reservas que enviar contra "Omaha" en aquella hora crucial.

En las horas que precedieron al alba el enemigo no pudo hacerse una idea clara de las fuerzas que se le venían encima desde el cielo y de extremo a extremo de la Península de Cherburgo. Se sentía inclinado a sobrevalorar el poderío disponible de los aliados, y, además, no podía alejar del pensamiento su temor por el Paso de Calais.

Mientras tanto, el 3.er Batallón de la 5.ª Brigada de Paracaidistas, el 13, había aterrizado bien y sobre un área reducida, y una tropa bastante numerosa había avanzado sobre Ranville, dejando una compañía dedicada a la tarea de limpiar el terreno de minas y estacas con vistas a la llegada de los próximos refuerzos que venían en los planeadores. La compañía había logrado destruir tres carros con sus PIAT, pero tenía una desesperada necesidad de cañones anticarro y armamento pesado. Una compañía de la 711 División de Infantería fue completamente destruida en Ranville, así que tanto el pueblo como el castillo de la anciana condesa de Rohan estaban ya en manos inglesas a eso de las dos y media.

La 5.ª Brigada de Paracaidistas se agrupó rápidamente en fuerza suficiente para cubrir sus objetivos, pero su posición en tierra seguía siendo bastante débil con



Izquierda: **Zona de lanzamiento al Norte de Caen.** Arriba: **Aviones Lancaster bombardeando concentraciones de tropas alemanas al Norte de Caen.** Abajo: **Cuando llegó la luz del día, los alemanes miraban al cielo en busca de más paracaidistas.**

demasiados de sus hombres perdidos entre los árboles y muchos más enzarzados en docenas de feroces escaramuzas aisladas, las cuales, al final, no hicieron sino fortalecer la posición general.

Cuando los primeros comandos salieron de la playa por Ouistrehan, llegando a la cabeza de puente del Orne sólo dos minutos y medio después de lo programado, la pequeña tropa de Infantería Ligera de Oxford y Bucks, con la ayuda del 7.º Batallón, llevaba ya doce horas resistiendo fortísimos contraataques enemigos apoyados por artillería y morteros. Una compañía, con todos sus oficiales muertos o heridos, logró resistir diecisiete horas hasta que llegó el relevo.

Eran exactamente las seis de la mañana cuando el Comando N.º 6 cruzaba el puente del Orne, en su marcha para reforzar al 9.º Batallón de la 3.ª Brigada Paracaidista, en una marcha de trece kilómetros, se abrió paso a través de las fortificaciones enemigas, destruyendo una batería destinada a batir las playas.

Parecía imposible —y todavía lo parece— que pudiera perfilarse una actuación coherente a partir de las complejas misiones de la 3.ª Brigada Paracaidista, o que las siete tareas principales, que abarcaban un frente de once kilómetros desde la ciudad de Troarn, a la costa de Merville, pudieran llevarse a feliz término. Cada una de ellas por sí sola exigía una osadía sin límites, un planteamiento meticuloso, un cronometraje impecable y, sobre todo, la habilidad de improvisar si, como era casi seguro, las cosas salieran mal.

Los Albemarles que transportaron los grupos de avanzada con la misión urgente de preparar el camino a un pequeña fuerza aerotransportada que traía cañones anticarro, dejaron caer su carga razonablemente cerca de su objetivo, pero el brigadier, herido y arrastrándose con su estado mayor y algunos elementos del 1.º y 9.º Batallón sobre el pantanoso Dives, tuvo que buscar consuelo en sus propias palabras pronunciadas antes del despegue: "No os asustéis si reina el caos", había dicho. Era ya la hora del crepúsculo cuando, herido y cansado, él y los que le acompañaban, regresaron para incorporarse al grueso principal de la brigada, bajo el bombardeo de sus propios aviones.

La 3.ª Brigada no había tenido suerte en el asalto. El humo y el polvo levantados por el bombardeo constante efectuado sobre las baterías de Merville oscurecieron las zonas de lanzamiento, sobre las cuales, las señales quedaron destrozadas. Por su parte, el fuego antiaéreo y las fuertes ráfagas de viento racheado jugaron también un papel importante; una vez que los planeadores fueron soltados de sus remolcadores, muchos fueron tocados por el fuego antiaéreo, pero además, quizá el Grupo 46 en particular no había contado con tiempo suficiente para realizar sus entrenamientos. Ahora, llegado el momento de la verdad, la desagradable lucha sostenida por quienes planearon "Overlord", en su insistencia en pedir más planeadores y barcazas de desembarco, siempre denegadas hasta el último momento, ponía de manifiesto su razón de ser viendo cuán grande era la cosecha de vidas humanas, perdidas de extremo a extremo de la península.

El 1.er Batallón (canadiense), cuya misión principal era destruir los puentes de Varaville y Robehomme, cayó muy diseminado. El 8.º Batallón, teniendo por misión volar los puentes de Troarn y Bures y después retirarse y resistir en los bosques de Bavent, tuvo algo más de suerte. Entre los dos batallones reunieron un mínimo básico de hombres y explosivos y se encaminaron rápidamente hacia sus objetivos sin esperar más refuerzos. Ambos batallones confiaban que durante el día su número tendería a aumentar más que a disminuir, y en esto demostraron tener completa razón. Por toda aquella parte del país, lleno de amigos igual que de enemigos, eran muchos los que, por parejas o tríos, buscabana sus unidades para unirse a ellas no sólo aceptando el reto del fuego enemigo, sino soportando la amenaza aún más poderosa de los abrazos, el coñac y las fresas arrojadas a muchos de ellos por la gente enloquecida de entusiasmo que daba escape así a las emociones contenidas durante los duros y amargos años de dominación alemana.

Poco después de tocar tierra, el herido coronel del 8.º Batallón reunió 180 hombres y cantidad de explosivos suficiente para hacer el trabajo, y, dividiendo sus fuerzas en dos grupos, avanzaron sobre Bures y Troarn. La fuerza principal del Grupo de Ingenieros con la mayor parte del equipo de demolición había descendido demasiado lejos del objetivo para alcanzar el punto de reunión a tiempo, pero un destacamento de los mismos, econtrándose en la linde Norte de los bosques de Bavent, en posesión de varias carretillas de mano y un jeep, recogieron cuantos explosivos pudieron encontrar entre los fardos caídos a su alrededor y se encami-



El fin de una larga noche.

naron hacia los puentes, una sección para cada puente.

El grupo de las carretillas, que se dirigía al puente de Bures, rápidamente se reunió con la vanguardia del 1.er Batallón, y realizaron su misión cubiertos por tropas paracaidistas más o menos en la forma prevista, pero el grupo de Troarn, mientras tanto, se encontraba envuelto en una salvaje aventura propia sólo de los pocos escogidos de los dioses. Un mayor y siete hombres, en el jeep, se fueron por la carretera que lleva a Troarn, con uno de los zapadores armado con una Bren actuando como artillero de popa, mientras los otros iban armados con sus Stens. Una barrera de alambre espinoso bloqueaba el camino hasta el paso a nivel delante de la ciudad, y, para cuando lograron abrirse paso, toda la guarnición estaba ya advertida. Impasibles, y casi seguramente en su hora de exaltación, sin reparar en que eran vulnerables, cruzaron la calle principal de Troarn escupiendo fuego como diablos y descendiendo por el inclinado declive que les llevaba al puente en el valle, perseguidos por las balas de las ametralladoras del enemigo, que cortaban las hojas de los árboles por encima de sus cabezas.

El reducido grupo tardó sólo cinco minutos en abrir un boquete de siete metros en el puente, hundir el jeep y desaparecer en la oscuridad. No es probable que en ningún momento pasara par la mente de estos hombre la idea de un posible fracaso. Todos llegaron al punto de reunión de la brigada en Mesnil, y, con la llegada del crepúsculo, el 8.º Batallón, constituido ahora por una fuerza de 230 hombres, tomaba sus posiciones asignadas en el bosque de Bavent.

A la izquierda, los canadienses del 1.er Batallón, escasos de hombres después de su desafortunado descenso, encontraron fuerza suficiente para atacar inmediatamente sus objetivos en Varaville y Robehomme. Mientras hombes, mujeres y niños franceses, de variada clase y condición, ayudaban a los soldados a reunir su batallón, el sólido núcleo constituido por una compañía atacaba Varaville, destruía el puente y se enzarzaba en una auténtica batalla, de la que no pudo zafarse hasta bien avanzada la mañana. Mientras tanto, un capitán del Real Cuerpo de Ingenieros, junto con algunos elementos del batallón, voló el puente de Robehomme.

Pero estas hazañas, realizadas con satisfactoria velocidad a pesar del caos que vaticinara el brigadier, se vieron veladas por otra de bien distinta naturaleza: el asalto a las baterías de Merville.

Los cañones de 150 mm. de Merville estaban situados en emplazamientos de hormigón de dos metros de espesor, reforzados por cuatro metros de terraplén y protegidos por puertas de acero. La valla que les circundaba, formada por una barrera de alambre espinoso de cinco metros de ancho por metro y medio de alto, encerraba un área de cuatrocientos metros cuadrados defendida por una guarnición de ciento treinta hombres. Lo menos veinte puestos de ametralladoras defendían todo posible acceso a través de los campos de minas que la rodeaban, sin posibilidad alguna de cobertura para los atacantes en los huertos y campo abierto. Por lo menos un cañón de 20 mm. de doble recámara completaba el armamento total conocido o de una batería que amenazaba el flanco izquierdo del ataque por mar a corta distancia, y que podría conseguir crear el caos más absoluto entre las tropas que debían llegar por mar. Resultaba, pues, absolutamente imperativa la destrucción de sus cañones. Los impactos directos de pesadas bombas no habían conseguido penetrar las casamatas, y el fuego naval que se dirigiera contra ellas en caso de que todos los demás intentos fallaran sólo podía esperarse que pusiera a los cañones fuera de combate si se conseguía el impacto directo en la tronera de las casamatas, pero tales impactos sólo pueden producirse por mera casualidad, y no era posible, por tanto, confiar en ellos.

Una fuerza de 100 Lancasters que descargó un verdadero diluvio de bombas de 1.800 kilogramos, poco después de la media noche, no consiguió hacer blanco sobre el objetivo, pero, en cambio, mató buena cantidad de ganado y produjo cráteres profundos que podían representar un buen refugio para los atacantes.

En los cuatro o cinco últimos minutos de vuelo desde Inglaterra, el fuego antiaéreo enemigo obligó a los pilotos a dispersarse de la formación. El comandante del batallón fue a caer en el jardín de un cuartel general alemán y el resto de las fuerzas quedó esparcida sobre un área diez veces menor que la fijada. Sin embargo, a las tres menos diez de la mañana, el coronel, dominando ya la situación, había logrado reunir 150 hombres, una ametralladora pesada Vickers, y un mínimo de equipo de señales. Jeeps, morteros, zapadores, detectores de minas, todo se había extraviado. Con esa tropa, organizada en compañías de 30 hombres y en pequeños grupos encargados de misiones especiales, el coronel se dispuso a atacar.

Afortunadamente, el pequeño grupo de reconocimiento había descendido bien, había establecido una base firme según el plan, atravesando el perímetro exterior de la valla, y, agazapado junto al alambre de espino, trataba de detectar las posiciones exactas del enemigo por los retazos de su conversación que pudieran llegar a sus oídos. Otro grupo había conseguido abrir tres senderos, a través de los campos de minas, y marcarlos con cintas señalizadoras.

El ataque a la batería había sido meticulosamente planeado y ensayado exhaustivamente, Todos y cada uno de los hombres del 8.º Batallón Paracaidista y la pequeña fuerza de voluntarios del Escuadrón Paracaidista número 591 del Real Cuerpo de Ingenieros, cuyo objetivo era forzar el aterrizaje de tres planeadores encima mismo de los cañones enemigos, habían estudiado palmo a palmo el terreno usando para ello fotografías aéreas y modelos a gran escala. Habría poco margen para el error.

Hasta pocos minutos antes de la llegada de los planeadores, el enemigo no había dado señal alguna de estar alerta ante un posible ataque inmediato, sin embargo, diez ametralladoras, seis de ellas situadas fuera del perímetro de la valla, entraron en acción inmediatamente contra los 150 hombres del batallón cuando llegaron a la segura posición que proporcionaba la base del terraplén. Eran exactamente las cuatro y media.

Pronto se hizo evidente que el aterrizaje de los planeadores sería un fracaso. Uno de ellos se había soltado de su cuerda de arrastre durante el viaje, y los dos restantes, uno de los cuales había tenido una accidentada travesía, fueron silueteados por el fuego de los cañones de 20 mm. de la batería. Los pilotos de los planeadores habían tenido dificultad en localizar la posición exacta del objetivo, y uno de ellos había confundido el pueblo de Merville con la batería. Además, los hombres en tierra no habían podido disparar las bengalas prometidas para orientarles. Un planeador aterrizó a seis kilómetros del objetivo, uniéndose sus pasajeros a la brigada que había en Mesnil, mientras el otro, evitando por poco un campo de minas, acabó estrellándose envuelto en llamas a 200 metros de la base del terraplén.

Duarnte cuatro desesperantes horas, la tripulación, herida, pero completa, saliendo a tumbos del aparato en llamas, contuvo el ataque de un pelotón enemigo, consiguiendo evitar que llegaran refuerzos a la batería.

En aquel momento, a un minuto o dos de las cuatro y media, se inició el ataque. Tres pequeños grupos abrieron brechas en el alambre espinoso, y los grupos de asalto, siguiendo los senderos delimitados por las cintas en los campos de minas, los cráteres producidos por las bombas y los ovillos de alambre, se acercaron al enemigo. Mientras el asalto principal se efectuaba desde el Sudeste, un sargento y seis hombres llevaban a cabo un hábil ataque de distracción contra la puerta principal Norte. Media hora más tarde, después de una refriega, mano a mano de mortífera intensidad, empezó a vislumbrarse la posibilidad de éxito. Había sido una lucha de sombras contra un telón de humo, llamas y explosiones. Uno de los cañones de la batería había sido destruido de dos impactos simultáneos y los otros tres fueron volados. Un teniente, agonizando de sus heridas, comprobó la destrucción y pasó a engrosar la lista de los sesenta y seis muertos británicos. Treinta hombres más resultaron heridos, veinte de gravedad. Ninguno de los hombres del grupo tenía más de veintiún años y muy pocos habían entrado en combate anteriormente

A media tarde, las dos brigadas de la Sexta División Aerotransportada británica, que esperaban ansiosamente la llegada de los refuerzos por aire y por mar, ya habían llevado a buen término las misiones que les fueran encomendadas, y establecido una cabeza de puente al otro lado del canal de Caen y el río Orne. Habían sido reforzados por la llegada de la 1.ª Brigada de Comandos y bloquearon todas las carreteras procedentes del Este. Su futuro —si es que tenían alguno— dependería del éxito o fracaso de la 3.ª División de Infantería británica, que encabezaba el asalto a las playas por el flanco izquierdo.

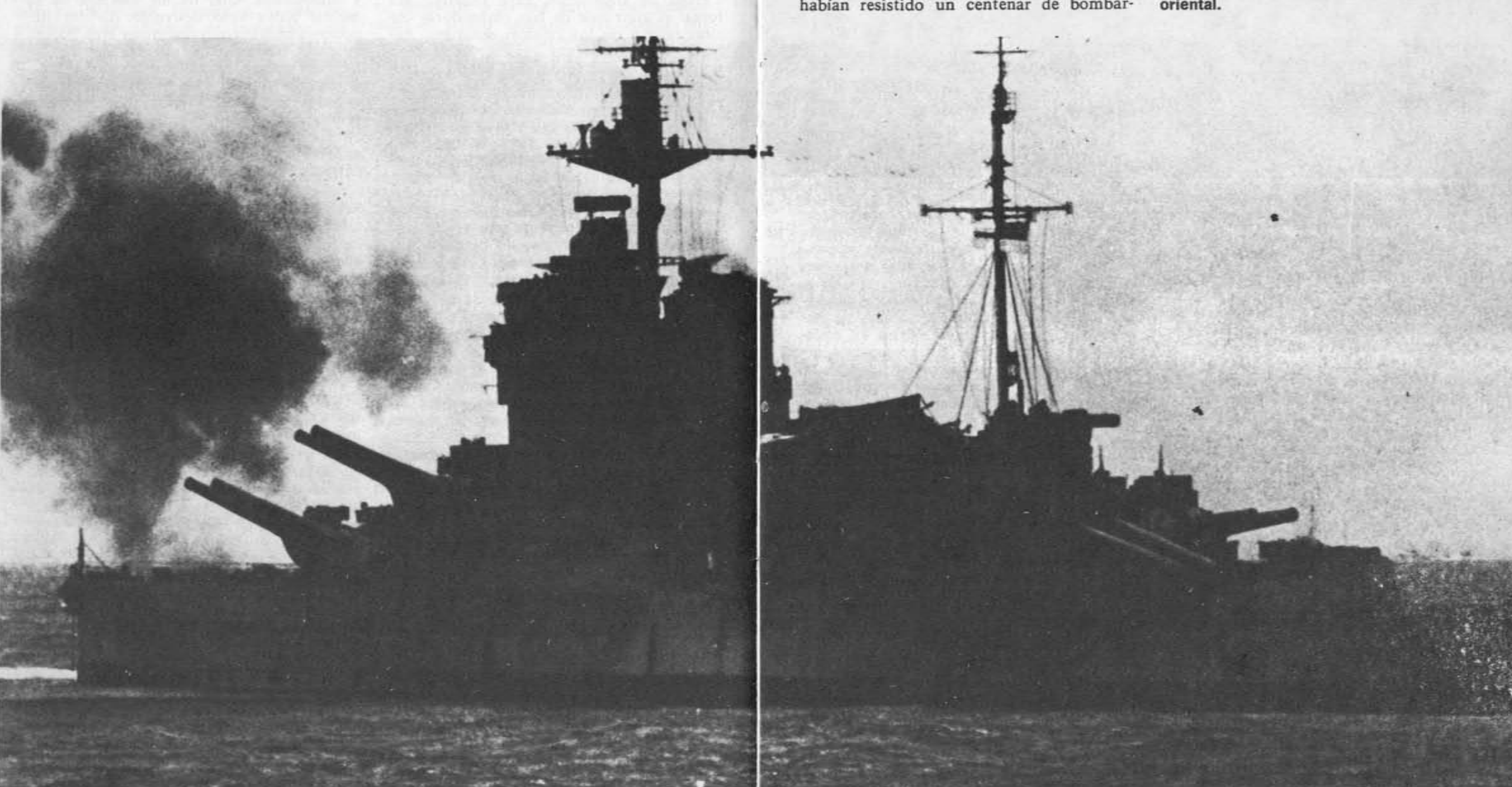
Ya a última hora de la tarde se pudo constatar que el avance para salir de la cabeza de playa era demasiado lento. La infantería se había hecho fuerte demasiado pronto, pues, en realidad, debía haber proseguido el avance. Los embotellamientos e interferencias formados en las playas impidieron que los británicos quedaran descongestionados antes de que la tarde llegara y los blindados de Feuchtinger, casi en número de noventa, ya se dirigían hacia el mar a la altura de Lion sur Mer. Sin embargo, la desviación de los blindados alemanes para hacer frente a la amenaza del desembarco británico, salvó a las tropas aerotransportadas de ser aplastadas.

Izquierda, derecha y centro

Habían pasado ya seis horas desde la batalla por la cabeza de puente del Orne cuando las unidades acorazadas de Hobart empezaron el asalto británico hacia las franjas de playa rodeadas de roca que dan frente a Ouistreham y Lion sur Mer, Langrune y Courselles, la Riviére y le Hamel. Más allá, a la derecha, al otro lado del conglomerado de rocas de Port-en-Bessin, los americanos habían sufrido por espacio de una hora el intenso cañoneo del enemigo sobre la larga y árida playa "Omaha". Las esperanzas de sorpresa en el Este, por tanto, se habían desvanecido, pero al enemigo, martilleado desde tierra, mar y aire, ello no pareció estimularle.

Una espesa cortina de humo ocultaba el flanco izquierdo británico a los ojos de las poderosas baterías de el Havre, que habían resistido un centenar de bombardeos desde el aire, y que constituían una amenaza aún mayor que el embravecido mar para los grandes convoyes que se reunían a siete millas de la costa para echar al agua, camino de la playa, la horda de pequeñas embarcaciones que transportaban. Los submarinos enemigos, eligiendo el mejor momento para aventurarse fuera de el Havre, emergieron momentáneamente del humo para lanzar cuatro torpedos, uno de los cuales hundió un destructor noruego, otro obligó al buque insignia, el *HMS Largs* a esquivarle violentamente por popa, y los otros dos pasaron inofensivamente entre los barcos de guerra.

Los cañones de 375 mm. del H.M.S. Warspite **bombardeando las playas del sector oriental.**





Bombardeo británico de la desembocadura del Orne, visto desde las posiciones alemanas.

Sin embargo, aquella hora, para la que se entrenaron, para la que se organizaron, y con la que tanto se había soñado desde el mismo momento de abandonar Dunkerque, parecía, en cierto modo, irreal y extrañamente tranquila, Muchos de los que iban en los buques sentían una sensación de anti-clímax y las experiencias de los que iban en las lanchas de asalto eran de tal variedad, que hacían sentir a uno que estaba asistiendo a un centenar de batallas absolutamente distintas. Lo que a unos parecía infernal y horroroso era un caramelo para alguien que, a lo mejor, no estaba a más de cien metros del primero. Una batalla siempre es un conjunto de todas sus partes.

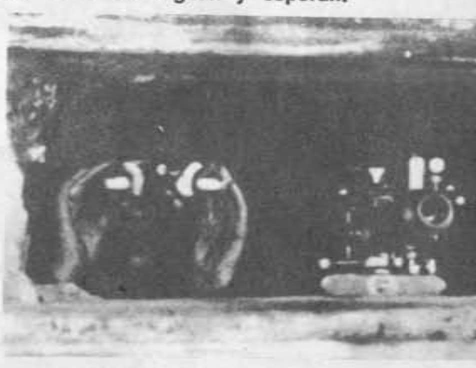
Un timonel fue visto colgado fuera de su lancha de asalto actuando de timón humano, dirigiéndola. Aquí y allá se veían homres ahogados flotando sobre las aguas, las lanchas de asalto y de desembarco se debatían de forma parecida, todo su armamento disparando ferozmente, moviéndose vertiginosamente y disparando obuses, cohetes, ametralladoras, etc., mientras la artillería de campaña y la de los carros blindados entraba en acción aún antes de salir de los buques que los transportaban. Las minas, granadas de morteros y proyectiles lanzaban fuera del agua a las pequeñas embarcaciones, llenando el aire y el mar de chatarra, mientras las explosiones parecían desgarrar las entrañas de buques más grandes y convertirlos en enormes hornos en los que, milagrosamente, algunos hombres todavía sobrevivían.

El fuerte viento hacía pasar el atlo oleaje por encima de los cinturones exteriores de obstáculos y no quedaba más solución que arriesgarse a pasar sobre ellos, intentando navegar por entre el mortal bosque de ángulo de hierro, estacas y acero, para terminar dejándose envolver en la espuma de las olas que iban a romper en la orilla. Todos los hombres conocían por mapas y maquetas a escala el esquema de las estrechas calles y pasos viables detrás de los muros de contención, los estrechos canales que conducían a los objetivos, la granja Riva, Hermanville, los cerros de Périers, la carretera a Caen. Pero todo eso parecía estar infinitamente lejos, remoto, cosas para que otros hombres, quizá en otra vida, pensaran en ellas. La mente de las tropas de la 3.ª División de Infantería, que se acercaba a tierra por los dos sectores de la playa "Sword", cuyos nombres clave eran "Queen-Red y "Queen-White", estaba concentrada en la playa, la franja de terreno de la que había que apoderarse, las minas, las ametralladoras y los cañones de 88 mm. emplazados para hacer zona batida de cada metro de tierra por conquistar. Después de esto —si es que había un después— ya se vería.

La "Hora-H" estaba fijada para las siete y media, y el desembarco del material blindado se efectuaría a la "Hora-H" menos cinco. La fuerza S de "Sword" había echado sus carros DD al agua a tres millas de la costa, y estaba claro que sólo la habilidad marinera de sus tripulantes, los regimientos de Húsares 13 y 18, podrían conseguir que llegaran a la costa a tiempo, si es que llegaban, Medio hundidos en el agua, batidos por olas de más de un metro de altura y con sus torretas casi invisibles hasta tal punto que una formación de barcazas de desembarco de carros de combate cruzó entre ellos sin verlos hundiendo dos, y aún podría haber hundido más de no habérselo impedido una cortina de cohetes que cayeron demasiado cerca, lo que las obligó a alterar su curso.

Cuando empezó a decrecer el bombardeo realizado desde los buques de guerra, los accesos a la playa eran un auténtico hervidero de lanchas y chatarra y, casi inmediatamente después, empezaron a arrastrarse por la orilla los carros revientaminas en cabeza, ocho grupos de asalto abriéndose paso hacia las salidas y viéndoselas con las armas enemigas que les disparaban a quemarropa, seguidos por toda una extraña mezcolanza de monstruos blindados, los AVRE (SBG), los Bobbins y los Petards, y, además, 33 carros DD que salieron del agua justo a

Los alemanes vigilan y esperan.





Llegada de la primera oleada de comandos. Los carros especiales de la 79.ª División Blindada limpian el camino.

Los carros especiales limpian las playas.

Comandos esperando a desembarcar.

Como monstruos prehistóricos, los Flails y Crocodiles llegan a la orilla.

Vista desde la playa.

El 13.º y 18º de Húsares en la playa por fin.





Arriba: **Tropas canadienses desembarcando.** Abajo: **Siluetas de guerra.**

tiempo para proporcionar apoyo a la infantería sobre la batida faja de al playa.

Al cabo de algunos minutos los restos de los carros destrozados pusieron una nueva nota grotesca a aquel infierno. Un carro revientaminas, después de haber perdido sus cadenas, seguía luchando contra un cañón del 88; un AVRE (SBG) perdió su grúa, y aquí y allá un DD se consumía envuelto en llamas mostrando su masa de acero retorcido. Los zapadores, dejando atrás sus vehículos blindados, siguieron su avance, limpiando el camino a mano.

Los hombres saltaban de las lanchas en llamas y luchaban denodadamente por abrirse camino hacia la playa a través de





Los Royal Marines **salen a la playa en St. Aubin sur Mer.**

los restos destrozados de hombres y equipo. A la derecha, el 1.er Batallón del Regimiento de South Lancashire, abriendo la marcha la 8.ª Brigada de Infantería, avanzaba rápidamente pisando los talones a los blindados, y empezaba a atacar las fortificaciones enemigas. El 2.º Batallón, el Regimiento de East Yorkshire, con sus hermanos de armas a la izquierda, se abrían paso más lentamente. Sobre toda la playa, a izquierda y derecha, el fuego enemigo de mortero y ametralladora era muy intenso, y a él se sumaba en de los cañones anticarros de Périers.

De aquel caos y confusión, y de entre las cada vez más numerosas ruinas en la playa, empezaron a emerger los primeros vestigios del orden. A las nueve y media los grupos acorazados de Hobart, constituidos por el 22 de Dragones, los Dragones de Westminster, y dos escuadrones del 5.º Regimiento de Asalto del Cuerpo de Ingenieros, habían limpiado siete de las ocho salidas de la playa. En la granja Riva, los escuadrones se agrupaban, unos para ayudar a las tropas de Comandos que luchaban por la posesión de las esclusas de Ouistreham, e intentaban tomar Lion sur Mer, y otros preparándose para constituirse en vanguardia de la infantería por la carretera que conduce a Caen.

Los de South Lancashire llegaron a Hermanville a buena hora, a algo más de dos kilómetros tierra adentro, entablando combate por el vital cerro de Périers, erizado de anticarros de Feuchtinger y defendido por infantería de la 716 División. Pero la 8.ª Brigada de Infantería había perdido su vital energía. Los cañones enemigos habían cerrado las salidas a los blindados y a la infantería quedó estancada en Hermanville. Los hombres habían tenido fijos sus ojos e imaginación demasiado tiempo sobre las playas, y cuando más se les necesitaba, el agotamiento nervioso obligaba al descanso. Mientras tanto, hacia las once, la 185 Brigada reunía sus batallones en los huertos más allá de Hermanville, e inmediatamente debía haberse efectuado el ataque al cerro de Périers, no sólo para abrir la carretera hacia Caen, sino por la necesidad urgente de relevar a la cabeza de puente del Orne. Pero si bien los comandos hicieron su avance a fuerza de valor, la infantería, mandada tosca y rutinariamente, no hizo sino seguir los patrones establecidos.

Una de las causas que más contribuye-

ron a la lentitud en el frente fue la creciente masa de hombres y material blindado que luchaba por salir de las playas, y los atascamientos de tráfico en las estrechas calles y en los laterales y frentes de las salidas. Los carros de los alabarderos de Stafordshire Yeomanry, con la misión de faciltiar el paso a las tropas de infantería ligera del regimiento de Shropshire por la carretera de Caen, no podían salirse de la refriega. Ya era bastante tarde cuando los cañones del cerro Périers fueron reducidos al silencio y la infantería pudo, ella sola, tomar la carretera.

La infantería de la línea del frente hizo todo cuanto sus jefes pidieron, pero no fue suficiente. El regimiento East Yorkshire para conseguir sus objetivos sufrió un duro castigo, cinco oficiales y sesenta hombres muertos, y más de ciento cuarenta heridos. La infantería de Shropshire sobre la solitaria carretera que sale de Hermanville, marchaba valerosamente al encuentro con el enemigo, con sus flancos al descubierto. Una compañía destruyó la batería que disparaba contra la línea de marcha desde corta distancia, y, a las cuatro de la tarde, el batallón, al que se habían unido las unidades blindadas de Stafordshire Yeomanry, llegaba a Biéville, a escasamente cinco kilómetros de Caen.

Era, de hecho, una posición en extremo difícil, pues por fin, Feuchtinger había recibido órdenes concretas, Rommel se dirigía a toda velocidad a tomar su mando, Hitler había despertado de los efectos de sus píldoras para dormir y las divisiones acorazadas alemanas estaban ya en camino. En Biéville, veinticuatro carros que encabezaban un importante grupo de combate de la 21 División Panzer, probando a abrir una brecha entre los asaltantes británicos, atacaron de frente a los Shropshires y sus blindados. Los cañones autopropulsados valían por cinco carros enemigos, y el enemigo se retiró. A pesar de la amenaza de los blindados, los Shropshires continuaron presionando en su ataque, para ser detenidos solamente por el intenso fuego procedente del frondoso cerro de Lebisey, lo que obligó a que el ataque lo hiciera un batallón entero. El número de bajas aumentaba progresivamente. En cualquier momento cabía esperar un nuevo ataque de los blindados alemanes, y los batallones que constituían los flancos de la 185 Brigada progresaban muy lentamente en su avance. Caen empezaba a convertirse en una pesadilla.

Pero los blindados de Feuchtinger esta vez no venían por el mismo camino. Los británicos, dueños ahora del cerro de Périers habían llevado al grupo blindado más hacia el Oeste, y su vanguardia, apoyándose en los Shropshires y los cañones británicos, se dirigía hacia el amplio vacío existente entre los puntos de desembarco británicos y canadienses, con una fuerza de noventa carros, Nada podía detenerles.

El peso principal del desembarco británico cayó sobre la derecha, sobre la playa "Gold", un amplio arco lleno de traicionera arena arcillosa; detrás de él, hacia el Oeste, quedaban las poderosas fortificaciones y los pueblos fortificados de Arromanches y Hamel, y al Este, la Riviére. Un sanatorio de Hamel, a resguardo del fuego naval por su privilegiada posición y por las fortificaciones de hormigón que le protegían por el lado del mar, acumulaban una muy amenazadora cantidad de armamento capaz de enviar su fuego devastador sobre la playa. La oblicuidad de sus cañones había sido sacrificada por la defensa que tenía desde el lado del mar, y sólo podían disparar sobre la playa. Había sobrevivido a muchos bombardeos aéreos. Detrás de esta fortificación había una peligrosa área pantanosa. La Riviére, en el flanco izquierdo, no estaba menos fortificada, pero le faltaban las características naturales del anterior.

Nadie dudaba que un feroz y mortal recibimiento esperaba a la 50 División británica, la división Northumbrian, tan pronto como sus primeras brigadas pusieran el pie en la orilla intentando seguir las huellas de doce grupos de asalto de los blindados de Hobart.

La 50 División había luchado con tenacidad hacia adelante y hacia atrás, dentro y fuera de Francia, en el Norte de Africa y Sicilia, en Dunkerque, Gazala, Mersa Matruh, Alamein, la línea Mareth, Wadi Akarit y Catania. No quedaba mucho de su primitiva denominación, Northumbrian, si no era la herencia bien perseverada de la dureza de las gentes de ese lugar. Como división había adquirido un "espíritu" que generalmente es prerrogativa de los regimientos, y en la mañana del 6 de junio, sus brigadas y batallones se dirigieron hacia las playas de Hamel y la Riviére para así iniciar el último capítulo de su historia.

En cuanto uno se para a pensar sobre la importancia que una playa puede tener con respecto a otra, enseguida se llega a la conclusión de que todas ellas son eslabones vitales que forman parte de una cadena lo suficientemente fuerte para resistir. En el frente del Segundo Ejército británico no hay que insistir sobre la importancia que tenía cubrir el flanco izquierdo y evitar así que los refuerzos alemanes llegaran al escenario de la batalla de Normandía. A la derecha, Arromanches, el lugar designado para el anclaje del Mulberry británico, tenía que quedar limpio en profundidad con el menor retraso posible, y, en la línea divisoria de los ejércitos británico y americano tenía que ser capturado rápidamente Port-en-Bessin, el importante nudo ferroviario que unía directamente con Bayeux. En el centro, los canadienses, puestos frente a un desembarco mucho más difícil por la amenaza que representaban las rocas y arrecifes, además de los obstáculos preparados por el enemigo, tenían que avanzar a toda velocidad para dar profundidad a todo el frente central.

Al Este de los canadienses, sobre "Juno", de Courselles a Lion y al Oeste del flanco derecho británico sobre la playa "Gold" con unas peligrosas fajas de costa rocosa, la primera de las cuales llevaba el nombre de Calvados, que tenían que ser conquistadas y despejadas para enlazar las cabezas de puente. Esta peligrosa tarea era misión de los grupos 41, 47 y 48 de los Royal Marine Commandos.

Eran las siete y veinticinco cuando las primeras flotillas, portadoras de los carros revintaminas y los vehículos blindados de los Westminster Dragoons y los escuadrones de asalto 81 y 82 del Real Cuerpo de Ingenieros, llegaban a las playas de Hamel y la Riviére. Pronto se hizo evidente que el intenso bombardeo aéreo y naval no había conseguido silenciar los cañones enemigos, especialmente en el ala derecha. Un cañón de 88 mm. que disparaba desde un acantilado sobre la parte Occidental de Hamel, hizo impacto directo en el barco de cabeza, inutilizando su sala de máquinas y volcándolo de costado en la misma playa. En su lucha por conseguir salir del barco, el primer carro revientaminas se hundió, y todo el primer equipo quedó inmovilizado a la espera del cambio de marea.

Sólo uno de los carros revientaminas, que servía en el flanco derecho de la 231 Brigada, consiguió abrirse paso y salir de la playa, mientras que tras sus huellas seguían otros, no con tanta suerte, dejando sus cadenas en el empeño como consecuencia de las explosiones de las minas. Muchas de las barcazas que se acercaban, llevadas y traídas a merced del viento y de olas, chocaban con los obstáculos de defensa costera y con los blindados que se esforzaban por llegar a la playa creando un verdadero caos en la misma orilla.

El jefe de escuadrón de los grupos que formaban el flanco derecho resultó muerto, al principio del avance, sobre la misma torreta de su AVRE. Muchos de los vehículos blindados, a los que era imposible, de momento, seguir su avance, hostigaban al enemigo con su armamento pesado, y resultaban tan valiosos a unos, como cobertura, como molestos eran para otros. Pero más al Este, más allá de la zona batida por el fuego procedente de las baterías de Hamel, los tres grupos de asalto que constituían el flanco izquierdo de la Brigada hacían grandes progresos. Mientras los carros revientaminas cepillaban la playa envueltos en las explosiones de las minas, el barro y la arena, para ganar la carretera de la costa, los "Bobbins" extendían sus "esteras" sobre los parches de arcilla blanda y los carros grúa se arrastraban con sus pesadas cargas rellenando agujeros para que las barreras anticarro y zanjas pudieran ser franqueables y preparar el camino para la infantería y la gran masa de vehículos de todo tipo que ya empezaba a inundar las playas. Los carros DD, imposibilitados para alcanzar la playa por su propio esfuerzo dadas las condiciones del mar, no fueron desembarcados hasta más tarde con el fin de que pudieran encontrar el terreno más seco, con lo que su ayuda fue también de incalculable valor. Mientras tanto, la misión de abrir brecha quedó entera y totalmente bajo la responsabilidad de los carros revientaminas y sus AVRE de apoyo.

En el plazo de una hora, los blindados de Hobart, que ya habían salido del caos que era la orilla y abierto cuatro de los seis pasillos de seguridad que había sobre las playas de Hamel, lanzaban a los primeros batallones de la 231 Brigada hacia sus objetivos. Los carros Petard se encargaron de dar cumplida cuenta de las casas fortificadas y líneas de resistencia enemiga que habrían detenido a pelotones de infantería y compañías enteras, quizá durante horas, cobrándose elevado precio en muertos.

En el frente de la 69 Brigada, que atacaba a la altura de la Riviére, los carros revientaminas y los AVRE de los grupos de asalto que luchaban codo a codo con la infantería, se enfrentaron a un intenso fuego de mortero, anticarro y de ametralladoras, procedente de casamatas bien situadas y líneas de casas que constituían un buen conjunto de fortificaciones. Se limpiaron tres de los seis pasillos que llevaban desde la orilla hasta las tierras pantanosas más allá de la carretera de la costa. Mientras que los carros Petard que







Izquierda: **El avance hacia el interior.** Arriba: **Empieza la lucha casa por casa.**

apoyaban a la infantería inundaban la barrera de fortificaciones costeras con el fuego de sus gigantescos morteros, que recordaban a cañones más antiguos, los AVRE cubrían cráteres y zanjas anticarro y preparaban el terreno para la masa de hombres y material que no tardaría en llegar con la marea alta. En menos de una hora los blindados y la infantería ya se encontraban dos kilómetros tierra adentro, y la dura barrera de la defensa enemiga estaba rota y desarticulada.

Sin embargo, la visión del hombre en la batalla es tan limitada que todo lo anterior hubiera podido parecer una total desfiguración de la verdad a los ojos del 1.er Batallón del Regimiento Hampshire, que encabezaba el flanco derecho. Para estos hombres las píldoras contra el mareo no sirvieron de nada. Habían tenido una horrible travesía para, finalmente, ser lanzados de sus barcazas de desembarco a treinta metros de la arena, con el agua por encima de los muslos, y olas de gran fuerza que tiraban de sus pies mar adentro en lugar de ayudarles en su marcha hacia la playa. Llegaron a tierra apoyados por cañones autopropulsados y artillería de campaña que disparaban desde las mismas embarcaciones que les llevaban a tierra, apercibidos del fuego de mortero y ametralladora con que el enemigo cubría los últimos ochocientos metros. Fue más incómodo que mortífero. El humo y las llamas oscurecían las playas, pero parecía que el terrorífico bombardeo aéreo, seguido del bombardeo naval, no había conseguido silenciar al enemigo. En la playa, en los primeros momentos de relativa inmunidad antes de llegar a quedar al alcance de los cañones de Hamel, no podían ver más que la confusión creada por los restos de los blindados y pronto descubrieron que para las dos terceras partes no había pasillos seguros por los que pudieran salir de aquellos mataderos en que se habían convertido las playas. Una inmensa cortina de fuego les tenía detenidos y, a su espalda, no podían contar con la ayuda de la artillería de sus propios barcos. Herido dos veces su comandante, con lo que quedó fuera de combate, y muerto poco después su segundo en el mando, no cabía hacer otra cosa que abandonar la idea de penetración directa. Moviéndose hacia el Este, las compañías del flanco izquierdo alcanzaron las Roquettes, que era un de los objetivos del 1.er Bata-

Limpieza del pueblo, la línea de ataque se amplía. Abajo: Los heridos esperan su evacuación.







Ataque.



Contraataque.

llón de Dorset, situado a su izquierda, viraron a la derecha y capturaron Asnelles sus Mer y se prepararon para asaltar el sanatorio de Hamel. Pero llegó la tarde antes de que el sanatorio, resistiendo todos los ataques de la infantería, fuera finalmente demolido por el devastador fuego de mortero de un Petard.

Mientras tanto, el 1.er Dorset, fuera del alcance de los cañones de Hamel, había avanzado sobre la playa, cubierto por los cañones de los AVRE y los carros revientaminas, girado a la derecha y logrando ganar la pequeña loma que hay al Sur de Arromanches.

En la playa de la Riviére el 5.º Batallón del Regimiento East Yorkshire y el 6.º Batallón, el Green Howards, que encabezaban el asalto de la 69 Brigada, no dudaban del enorme valor que representaba la contribución de los blindados. Desde el primer momento, la infantería y las fuerzas acorazadas, ayudados en gran medida por los cañones que disparaban desde el mar, hostigaron las defensas de la playa en perfecta coordinación y libraron una cruenta batalla eliminando cañones del 88 y casamatas y avanzando tierra adentro. Las cosas se habían puesto feas, pero no lo suficiente como para frenar el ímpetu que les animaba al desembarcar, y se daban cuenta de que si habían sido capaces de evitar los obstáculos de la playa, la victoria era segura. No había otro lugar para detenerles que no fuera en los bajíos o en la playa.

A las once de la mañana se habían limpiado y dejado expeditos siete pasos en la playa "Gold"; los carros de combate DD avanzaban rápidamente hacia el interior, y con ellos las Brigadas números 56 y 151 guardando las posiciones del centro y manteniendo al enemigo alejado a toda costa.

Bastante antes de que cayera el sanatorio de Hamel la cabeza de puente tenía casi cinco kilómetros de profundidad, la 56 Brigada discurría a ambos lados de la carretera la Rivière-Bayeux, la 151, a su izquierda, se apresuraba a ocupar las tierras altas, y más a la izquierda, en el Valle del Seulles, la 69 se dirigía hacia Creuilly. Incluso el ala derecha, detenida más de la cuenta en Hamel, había cortado la carretera de Arromanches a Bayeux, mientras que el 47 Royal Marine Commando se aprestaba al asalto de Port-en-Bassin.

El Comando se había adelantado a todos ellos. Sus tropas tuvieron una pésima travesía, y al acercarse a tierra por el Oeste de Hamel fueron recibidos por un intenso fuego procedente de los acantilados y perdieron cuatro de sus catorce lanchas de asalto. Finalmente, forzados a dirigirse hacia el Este, desembarcaron al Este de la posición de Hamel, esperando encontrar el camino libre. No fue así, Fueron luchando para abrirse paso a través de los pueblos costeros, cargado cada hombre con cuarenta kilos de equipo, de forma que, a primeras horas de la tarde, sólo habían cubierto 16 kilómetros. Cuando la 231 Brigada empezaba a librarse de su sensación de aislamiento ya estaban ocupando las tierras altas al Sur de Port-en-Bessin. Ningún hombre hizo más; muy pocos hicieron siquiera la mitad.

Para cuando los canadienses llegaron a la orilla con dos brigadas a ambos lados del estuario del Seulles y corrieron hacia los muros de contención, la marea alta había reducido la superficie de arena de las playas, llegando en los puntos más estrechos a alcanzar una anchura de tan sólo 100 metros, y los combates en los flancos de las playas duraban ya una o dos horas. Los canadienses no tenían intención de quedar rezagados.

La 7.ª Brigada canadiense, el Royal Winnipeg Regiment y el Regina Rifles a la cabeza, desembarcaron por la derecha, al Oeste del río Seulles, ganando a la 8.ª Brigada canadiense por un minuto o dos en su carrera hacia la playa. Les acompañaban ocho, posiblemente diez, carros DD tripulados por soldados del 1.º de Húsares canadienses. Los carros se lanzaban al agua a ochocientos metros de la orilla, amenazados por un turbulento mar, en constante peligro de ser tragados por las olas, avanzando en medio de una gran cantidad de estacas que emergían del agua como troncos de un bosque petrificado, y aplastando los focos de resistencia enemiga a quemarropa mientras se arrastraban fuera de la resaca con la espuma cayendo de su grises armazones y escurriendo por sus grotescas faldillas. Si alguien en aquel momento hubiera tenido tiempo para fantasear, es posible que se imaginara una especie de absurdos monstruos marinos antediluvianos chapoteando en el agua.

A la izquierda, el Queen's Own Regiment de Canadá y el North Shore Regiment iban a la cabeza de la 8.ª Brigada canadiense sin fuerzas blindadas, y corrieron hacia la protección del dique mientras el fuego de las ametralladoras enemigas, en los treinta segundos que les llevó alcanzar la protección del muro, segaba líneas enteras del Queen's Own. Las barcazas de desembarco que tarnsportaban a tierra el material pesado de los ingenieros estaban aún batallando con el turbulento mar y los obstáculos, los carros DD todavía no habían llegado a tierra cuando la vanguardia de infantería se encontraba ya a bastante distancia, logrando desalojar al enemigo de Courseulles y Berniéres, insistiendo después en su acoso. Cuando el Regimiento de la Chaudiére llegó a tierra quince minutos más tarde, apenas si se oía ya algún disparo.

Esa mañana del 6 de junio, cuando aún se veían los heroicos signos del combate en los harapos de los uniformes, a las ocho y media, con una hora de retraso, los batallones canadienses abordaron las lanchas y, dirigidas por el viento en aquel mar embravecido, llegaron a las playas y de un tirón las atravesaron. Los peligrosos arrecifes y rocas de aquella estrecha costa obligaron a las lanchas de asalto a esperar a la subida de la marea, y, cuando por fin se vieron liberadas de los arrecifes, las embarcaciones más grandes no tuvieron más remedio que embestir contra los obstáculos, jugándose el todo por el todo, mientras las pequeñas se esforzaban por sortear el ángulo de hierro y las estacas. En cierto lugar volaron por el aire veinte de veinticuatro lanchas y los hombres lucharon por alcanzar la orilla viendo como los fragmentos de las embarcaciones caían sobre ellos en lluvia casi constante. Según los informes, "los restos se elevaron a treinta metros de altura y las tropas, apretujadas al abrigo de un rompeolas, fueron acribilladas por trozos de madera".

Llevados por el fuerte viento, y aumentando constantemente la resaca con la marea creciente, a los timoneles de las lanchas de asalto sólo les quedaba perseverar y rezar. Las tres primeras lanchas que se acercaron por la izquierda de los cana-

Prisioneros tomados por el 13.º y 18.º de Húsares.



El precio.



dienses volaron por los aires, pero sus ocupantes, salvo dos muertos, debatiéndose entre los restos consiguieron llegar a la playa y luchar.

Hubo muchos valientes entre las dotaciones de las lanchas a lo largo de la línea que unía las playas "Sword" a "Utah", hombres que pelearon sus propias batallas individualmente contra los incendios y explosiones que se produjeron, uno por lo menos, un soldado llamado Jones, que salvó muchos heridos de perecer ahogados e incluso amputó dos piernas horriblemente mutiladas. No era médico, sólo enfermero; pero hizo el trabajo. Y hubo docenas de "Jones" aquel día en el mar, mas ninguno tuvo que enfrentarse a nada que pudiera compararse a la lucha sostenida por los que estaban a cargo del transporte de los canadienses hasta la playa "Juno" y nadie transportó tropas más valiosas.

Las LCOCU —Landing Craft Obstacle Clearance Units (Unidades de Lanchas de Desembarco de Limpieza de Obstáculos)— de los equipos de demolición de la marina, y las unidades de la playa, esforzándose por limpiar aquella maraña de obstáculos minados, hombres y máquinas lucharon como demonios, y estuvieron bajo el fuego artillero y de mortero enemigo durante largo tiempo antes de que el último mortero, ametralladora o cañón del 88 de las defensas de la playa, incluyendo el último francotirador, fuera reducido al silencio. Los bulldozers no sólo limpiaron el camino de escombros y restos de material de todo tipo, sino que ayudaron también a las lanchas de desembarco encalladas, dándolas el primer empujón para que pudieran regresar a sus barcos.

Cuando el 22 de Dragones y el 26 Escuadrón de Asalto del Real Cuerpo de Ingenieros llegaron a la playa tras la 7.ª Brigada canadiense, los carros DD, que habían desembarcado con la infantería, dieron buena cuenta de los más difíciles entre las fortificaciones enemigas, que estaban provistas de cañones de 75 mm. y de morteros y ametralladoras pesados, pero aún había que enfrentarse a un nutrido fuego de mortero y armas automáticas procedente del interior. Hubo necesidad urgente de llamar a los carros revientaminas para limpiar los pasillos por los que saldría el grueso de los vehículos y carros que se amontonaba en la playa, así como los Petard y AVRE (SBG) apilados detrás con el fin de que fueran a ayudar a la infantería a mantener su rápido avance.

Al Este del Seulles la penetración se desarrollaba con relativa facilidad, y a ambos lados del río los revientaminas habían abierto todas las salidas antes de las nueve y media; los carros grúa habían hecho transitables los peores cráteres y abierto las compuertas del Seulles para poder drenar un cráter tan grande como la alberca de un pueblo y de doble profundidad.

A la izquierda, en Bernières, carros revientaminas y Petard habían abierto salidas, de una altura de cuatro metros, derribando parte del muro de contención, con el tiempo justo para que la infantería arremetiera contra las casamatas y los fortines enemigos. Antes del mediodía, en el flanco derecho, los carros revientaminas ya avanzaban hacia el interior bajo el mando de la 2.ª Brigada Blindada canadiense.

Los blindados de Hobart abrieron doce senderos aquel día en las playas "Juno" y comunicaron entre sí las salidas hasta unirlas a la avanzadilla de la Brigada. Los carros DD, llegados a la playa una hora después que la infantería, salieron rápidamente por estos senderos, sumándo su potencia de fuego a la que ya desplegaban los hombres en el interior para mantener a raya al enemigo, no dándole oportunidad de formar un segundo frente. A media tarde, la 7.ª Brigada canadiense competía con la Brigada 69 de la 50 División por ver cuál cubría más terreno en su avance contra el enemigo; sus patrullas blindadas intentaban capturar la carretera principal de Bayeux a Caen a la altura de Bretteville. Mientras tanto, por la izquierda, la 9.ª Brigada canadiense, habiéndose liberado del caos y confusión de la playa, seguía en pos de la 8.ª Brigada, avanzando deprisa paralelamente a la carretera de Courseulles a Caen.

La cabeza de puente central que cubría de Langrune a Arromanches era sólida; 19 kilómetros de anchura que iban aumentando a cada hora que pasaba. El cuello de botella quedaba atrás, en la congestionada y estrecha playa, en la confusión del tráfico de hombres y vehículos que se esforzaban por salir de allí. A la derecha estaba la creciente amenaza de dejar un peligroso hueco, la ratonera de "Omaha", donde el avance sólo podía hacerse metro a metro.

Había que evitar a toda costa que las reservas enemigas se concentraran sobre "Omaha" y esto fue lo que hizo que Dempsey detuviera a sus blindados por si hacía falta echar una mano.

Tropas canadienses saliendo de las playas.



El final del día

El mariscal de campo Rommel había estado en lo cierto al afirmar que las primeras veinticuatro horas serían decisivas. Había hecho repetidos e infructuosos esfuerzos por trasladar la 12 División Panzer SS y la Panzer Lehr a la línea Carentan-St. Lô. Si estas dos divisiones hubiesen estado allí, la cabeza de playa "Omaha" no hubiera podido establecerse; incluso si el mismo Rommel hubiese estado allí ese día, y hubiese sido capaz de sacar a Hitler de sus sueños mañaneros, es posible que no hubiera sido demasiado tarde. Pero sí era demasiado tarde cuando Hitler, después de celebrar su conferencia de la tarde, dio orden de poner en movimiento la 12 División Panzer SS.

Todo lo que se podía hacer contra los asaltos aerotransportados y navales aliados lo hicieron las fuerzas disponibles en ese momento. Feunchtinger, que mandaba la 21 División Panzer, única fuerza contraatacante a su alcance, reaccionó rápidamente contra los desembarcos de tropas aerotransportadas británicas en el Orne, siguiendo las órdenes, pero acto seguido se produjo un largo período de incertidumbre, debido parcialmente a un corte en las comunicaciones. Cuando, por fin, la división fue puesta a las órdenes del LXXXIV Cuerpo de Ejército, el general Marcks, comandante del Cuerpo, tuvo razón al estimar que la amenaza más fuerte la constituía la 3.ª División británica, y que Caen debía ser fortalecido inmediatamente. Sin embargo, se había perdido ya demasiado tiempo, y mejor habría sido enviar la división contra la cabeza de puente formada por las tropas aerotransportadas. De haberlo hecho así, la gran fuerza aerotransportada hubiera tenido un espantoso recibimiento.



La verdad es que Feunchtinger no pudo zafar sus batallones de infantería de su lucha contra los británicos, ni retirar los cañones anticarro de su apoyo a la 716 División alemana. Fue arrojado del cerro de Périers por los cañones británicos cuando lo cierto es que él podía haber barrido a los blindados británicos con sus propios cañones, si los hubiera tenido,

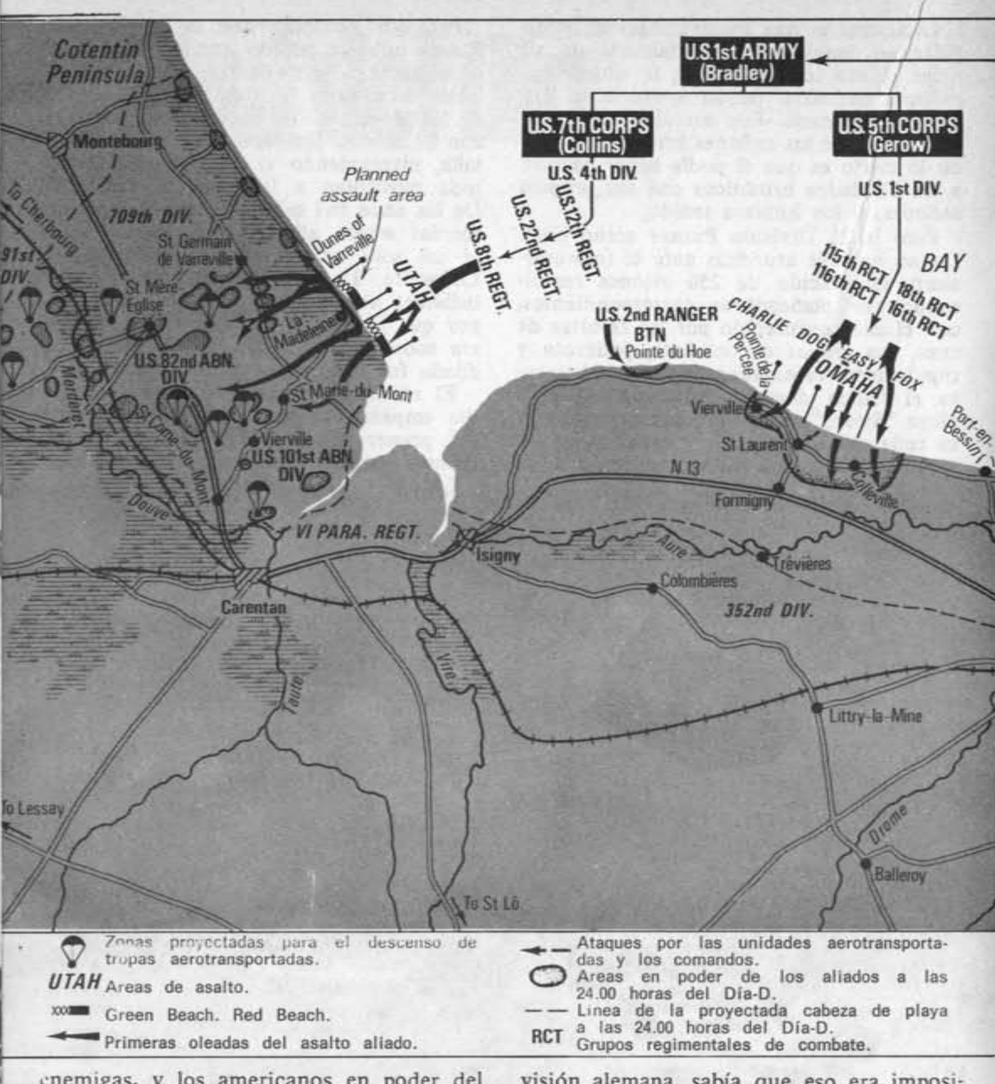
Pero la 21 División Panzer actuó bien. De no haberse aturdido ante el impresionante espectáculo de 250 aviones remolcando sus planeadores correspondientes, con el cielo oscurecido por las escoltas de caza, sus grupos de combate, poderosa y rápidamente reforzados, podrían haber roto el flanco derecho británico sobre la playa "Sword", e introducido una peligrosa cuña entre británicos y canadienses.

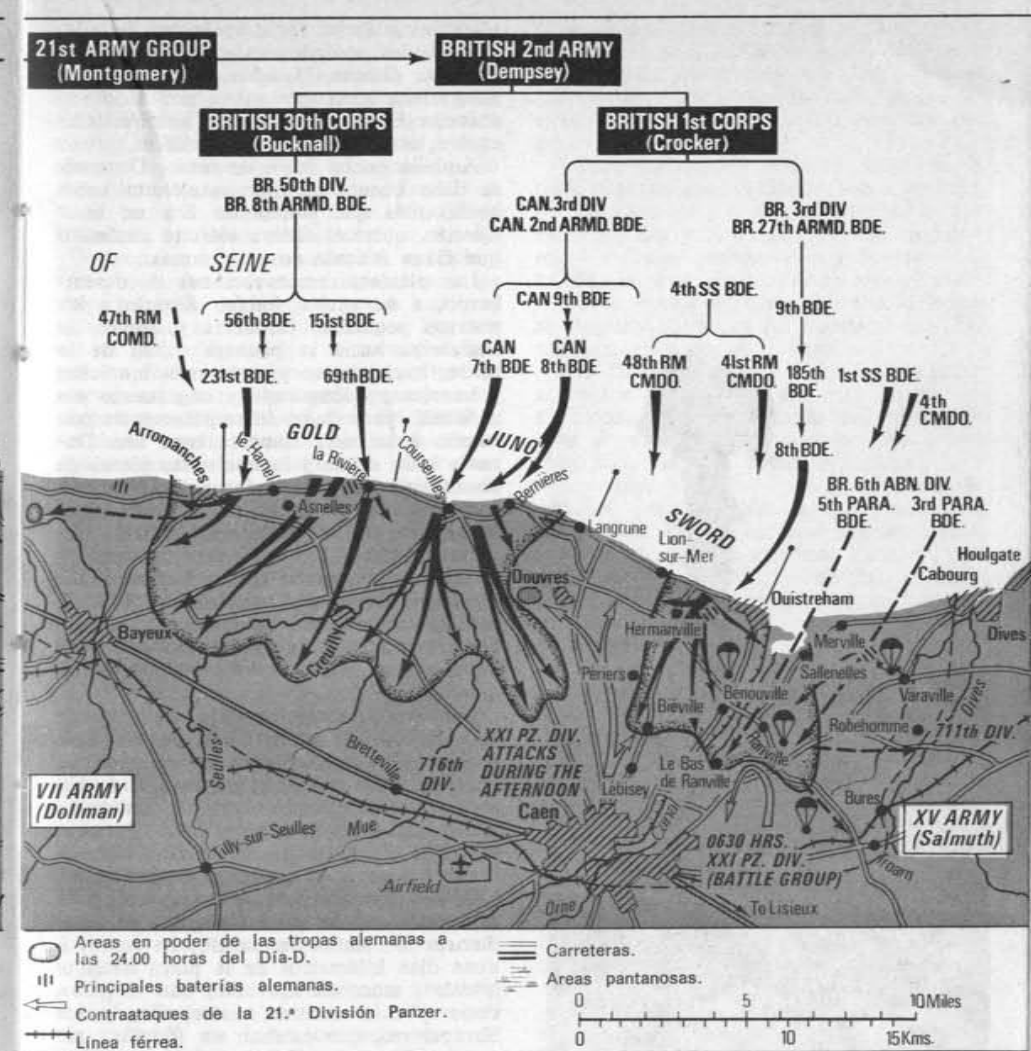
No se le dio una nueva oportunidad.

Pero yo no creo que la 21 División Panzer hubiera podido dominar la batalla ni siquiera la primera vez. Los dados estaban demasiado bien cargados en contra de los alemanes. La fuerza aérea cumplió con su misión limitando el campo de batalla, manteniendo el cerco e impidiendo toda movilidad a las reservas alemanas. De las once mil salidas efectuadas por las fuerzas aéreas aliadas el día 6 de junio, ni un solo avión fue derribado por la Luftwaffe. La superioridad aérea, según informes autorizados, era tres veces mayor que la que los aliados tenían en tierra sobre sus enemigos. El poderío aéreo aliado fue abrumador y decisivo.

El resultado de la Batalla de Normandía empezaba a vislumbrarse ya al final del primer día, con los ingleses y canadienses conteniendo todas las reservas







enemigas, y los americanos en poder del flanco abierto. Si aquel flanco derecho hubiera podido ser reforzado al principio, sobre la larga playa "Omaha", entonces habría tenido lugar una terrible batalla de desgaste que podría haber durado tiempo y más tiempo, con la cabeza de puente británica virtualmente aislada. Pero la 6.ª División Aerotransportada británica, y luego la 3.ª División británica y la 3.ª canadiense habían hecho imposible tal circunstancia. Es posible que el general Bradley temiera un contraataque alemán, pero el general Kraiss, que mandaba la 352 División alemana, sabía que eso era imposible.

El mantenimiento de un "flanco derecho abierto" era esencial para la victoria aliada. Este era el propósito de la estrategia del general Montgomery, y cuando el día se acercaba a su fin, él ya sabía que había ganado.

Mientras tanto, von Rundstedt se arriesgó a enviar a Lisieux una potente fuerza de la 12 División Panzer SS, y tan pronto llegó la orden del Alto Mando, este grupo, bajo el mando de Kurt Meyer, salió inmediatamente para el campo de batalla. Hacia la media noche, hostigado constantemente y desesperadamente escaso de combustible, llegó a Evrecy, a unos 15 kilómetros al Sudoeste de Caen, para encontrar que sus depósitos de reserva de gasolina eran pasto de las llamas. Cuando pudo otra vez ponerse en movimiento tuvo que enfrentarse a la fuerte amenaza de ataque canadiense ya que se hallaba precisamente frente a las líneas de vanguardia procedentes de la playa "Juno". A partir de ese momento la 3.ª División británica y la 3.ª canadiense dejaron para mejor ocasión su poder ofensivo para poner a prueba su capacidad defensiva.

La División Panzer Lehr no fue vista por ningún lugar del campo de batalla ni el Día-D, ni el siguiente.

"Como resultado de las operaciones del Día-D se han ganado posiciones firmes en el continente de Europa" pudo informar el general Montgomery.

Al general Bradley, que mandaba el Primer Ejército americano la noche tuvo que llenarle de ansiedad e incluso —aunque no hay evidencia— de seria autocrítica. Para el general Dempsey, comandante en jefe del Segundo Ejército británico, hubo motivos de cierta satisfacción, aunque no de júbilo. Dempsey, de quien siempre se ha escrito muy poco, es un buen



estratega y mejor táctico; en mi opinión, uno de los soldados más valiosos de la Segunda Guerra Mundial, que se distingue, ahora igual que antes, por su digno silencio. El se limitó, y con notable dedicación, a su trabajo como militar.

Aquella noche del 6 de junio, Dempsey se daba cuenta de que su ejército había hecho más que suficiente. Era un buen ejército, quizá el último ejército auténtico que Gran Bretaña poseería jamás.

Las primeras embarcaciones de desembarco, a su vuelta, habían llegado a los puertos pequeños, estuarios y diques de Inglaterra hacia la primera mitad de la tarde, haciendo acopio de más munición y hombres, y limpiando y engrasando sus cañones, para salir inmediatamente con rumbo a la costa francesa otra vez. Durante todo el día y la noche las piezas de ensamblaje de los Mulberries se fueron soltando, obligando a las embarcaciones encargadas de su remolque a batallar desesperadamente con cadenas y elementos de amarre en medio del turbulento mar. El 40 por ciento de las unidades "Whale", para la construcción de carreteras, se despara la construcción de carreteras, se desbordaron y se perdieron. Pero se seguiquedaban.

Para los jefes de batallón, compañía y pelotón que se encontraban en las posiciones de vanguardia, cada uno con su pequeña pieza del rompecabezas, todo parecía bastante descorazonador. Lo único que sabían era que estaban "allí". Para las patrullas blindadas que intentaban avanzar hacia Bayeux y la carretera Caen-Bayeux, pero se veían obligados a retroceder, todo el terreno era un pura trampa, Los canadienses del flanco izquierdo, en Anisy, a unos diez kilómetros de la playa hacia el interior, atacaban al vacío, con el golfo, desierto o a oscuras, entre ellos y los Shropshires, que estaban en Biéville; pero el golfo no estaba desierto, sino lleno de los blindados de Feuchtinger. Y Caen, fuera de su alcance, a cinco kilómetros, a un millón de kilómetros.

La 6.ª División Aerotransportada británica, reforzada por su Air Landing Brigade (Brigada de Desembarco Aéreo), su artillería y todo su equipo pesado, se sentía fuerte y segura. Sus hombres habían sido entrenados para actuar sin depender de nadie. Ellos mantenían una cabeza de puente segura y, fortalecidos por el éxito, conscientes de su fuerza más que de su debilidad, se enfrentaron a la larga noche, que ya era su segunda noche, con la moral muy alta. Sus carros ligeros, al salir de los planeadores que los transportaban, se enredaban desesperadamente en la maraña de cuerdas y restos de paracaídas inmovilizando sus ruedas dentadas, pero esta circunstancia no les hizo desanimarse.

Pero los Comandos pasaban por momentos difíciles. Cabourg se resistía a rendirse y en Sallenelles, a la izquierda, en el espacio comprendido entre "Sword" y "Juno", y en el hueco entre "Gold" y "Omaha", no había descanso.

Fueron un día y una noche extraños, tanto fuera como dentro de las cabezas de playa británica y canadiense. Los hombres se aferraban a los obstáculos y a los restos de buques hundidos, se asentaban sobre las rocas y en la parte superior de los vehículos a medio hundir, mientras las pequeñas embarcaciones, los DUKWS y los fuera borda pasaban zumbando en el desempeño de su cometido, sin hacer caso de los gritos desesperados de petición de ayuda y las maldiciones de otros asustados, frustrados y encolerizados. Muchos de los que fueron recogidos por las lanchas fueron devueltos a Inglaterra, ya fuera de grado o por fuerza, apresurándose los individualistas a enrolarse en la primera embarcación que podían para volver al lugar de la batalla, mientras que otros esperaban pacientemente para ir por conducto reglamentario. Tres hombres asomaban sus cabezas y hombros fuera del agua como si fueran gigantes, pues la profundidad del agua era allí de cinco metros. La rampa de la embarcación se bajó y la orden de salir dada, ¡Vamos! ¡Fuera! ¡Moveos! Y se movieron, para caer en las profundas aguas. Se subió la rampa de nuevo y la barcaza siguió su camino hacia la playa. Ni una mirada atrás. "Error estadístico admisible, muchacho. Error inevitable."

Hubo una gran cantidad de hombres errando durante días por toda Normandía tratando de hacer contacto con sus unidades. La mayoría lo consiguieron.

Otros, en aquella primera tarde, olvidados ya de la prueba insoportable del mareo durante la travesía y de la lucha sobre las playas, yacían tumbados en la hierba de los prados, escribiendo, y en las cartas hablaban de las "mariposas" y "los trinos de los pájaros" como si fueran estas cosas las únicas verdaderamente raras que les habían sucedido durante el día. En "Sword", los gaiteros interpretaron "Blue Bonnets" al acercarse la 9.ª Brigada de la 3.ª División. En cambio, por delante, los escoceses seguían sometidos a fuerte tensión,

De las incendiadas casas que se alineaban sobre la castigada costa desde Ouistreham a Arromanches, el humo se elevaba en grises columnas, y, en medio del monstruoso caos de las playas, en la disforme jungla de embarcaciones despedazadas, cadenas de carros, ruedas, acero y hierro retorcido, los cuerpos de los muertos esperaban ser enterrados.

Varios miles de hombres escribían a casa. Descansaban echados sobre y bajo de los camiones, o en las trincheras del enemigo. Las cocinas de campaña empezaron a trabajar activamente, y se procedió a cavar letrinas. En medio del mayor asalto por mar que el mundo ha conocido no se dejaron de tener en cuenta todas las necesidades humanas normales.

Los habitantes de la zona, la mayoría aturdidos, estaban de pie a la puerta de sus casas, admirados ante la riada de hombres y máquinas que llenaban los estrechos caminos, sin poder reaccionar.

La moral era alta. Para la mayoría de aquellos que no pudieron tomar contacto o participar en la lucha —y muy pocos son los que pueden tomar contacto en cualquier tipo de lucha— parecía un anticlimax. En cierto sentido era un anti-climax no estar muerto, después de tanta espera, entrenamiento y tanto pensar y esperar en "Dios sabía qué".

Algunos pensaban que los franceses eran afectuosos y hospitalarios, otros que eran suspicaces y poco afectuosos, y otros que eran indiferentes. Muchos se quedaron sorprendidos por la juventud o edad de muchos de los soldados enemigos capturados y se inclinaban a pensar que iba a ser lo que en aquellos días llamaban "pan comido". Pero las tropas que se encargaron de la conquista de los puntos fortificados estaban mejor informados. La 716 División alemana fue destrozada, pero sus "fragmentos" aislados siguieron luchando.

Los hombres que, sobre todos los demás, se sintieron más solitarios y aislados fueron los de la 82 División Aerotransportada norteamericana que resistía en St. Mère Eglise y la 101, fraccionada en pequeñas "bolsas", preguntándose cuándo llegarían los esperados refuerzos de la "Fuerza Howell". No se daban cuenta —no podían— que todos los pequeños fragmentos iban a unirse muy pronto dando a la cabeza de puente "Utah" una mayor longitud y anchura de lo que parecía.

La "Fuerza Howell" había hecho todo lo posible por llegar al relevo de la 82 División. Pasaron sus hombres la noche, desgraciadamente, en Les Forges, frustrados su intentos de avanzar, y observando ávidamente la llegada de los C47, muchos de cuyos planeadores iban a parar directa-

mente a las manos del enemigo. El enemigo ocupaba un cerro que cubría St. Mère Eglise, y el 3.er Batallón, que trataba de apoderarse de él, solicitó el apoyo de la artillería, pero sin conseguirlo.

Pero la cabeza de puente "Utah" era sólida. La 4.ª División estaba en la orilla bastante antes de la media noche, 20.000 hombres y 1.700 vehículos en números redondos. Los dos regimientos de cabeza habían perdido sólo doce hombres entre los dos. El general Collins estaba mucho más preocupado por la posible entrada en acción —o falta de entrada en acción— del almirante Moon, que por la cabeza de puente. El general quería ir a tierra, pero no se atrevía a dejar el *Bayfield*. El almirante, temiendo que se produjeran muchas bajas, quería suspender las operaciones de desembarco durante la noche, y el general no tuvo más remedio que "imponerse al almirante", como dijo Bradley.

El general Gerow, que mandaba el V Cuerpo norteamericano, sin este tipo de preocupaciones en el mar, pero con muchas en la orilla, instaló su puesto de mando en los riscos de aquella desolada franja de costa. No había zonas de retaguardia en "Omaha" aquella noche, según los informes, ni comodidad ni sensación de seguridad. Algunos grupos de resistencia enemigos disparaban todavía desde posiciones en la playa y continuaron haciéndolo durante toda la noche y el día siguiente. Apenas 100 toneladas de suministros habían llegado a la orilla en todo el día, y los hombres, cansados y hambrientos, esperaban detrás de Vierville, St. Laurent y Collerville, escasos de munición, somnolientos y necesitados de casi todo. Pero habían recuperado su confianza.

La penetración en "Omaha" en su punto más profundo no era de más de 1.200 metros, y no había línea alguna, ni siquiera la planeada "Línea de Mantenimiento de Playa". Los destructores americanos se habían acercado a la playa, hostigando como lobos las fortificaciones enemigas situadas a unos mil metros más allá. Las tropas de la 1.ª División, que habían llegado a creer que no volverían a levantarse, habían al fin encontrado fuerzas para seguir a hombres como el coronel Taylor, el brigadier-general Cota y algún otro hasta conseguir salir de la playa. Era un verdadero milagro que hubieran logrado ganar posiciones, pero la realidad es que lo habían hecho, y sin apoyo blindado. Aunque tardarían varios días en hacerse dueños de la situación, el contraataque que temían no llegaría, pues era imposible que pudiera efectuarse.



Trincheras alemanas abandonadas incluso por los vencedores.

El pensamiento de cuantos sabían algo acerca del asunto, desde el general Eisenhower hasta los mandos inferiores, y, por supuesto, el pensamiento de Montgomery y el general Dempsey, no pudo, durante una semana, apartarse del V Cuerpo americano, al que todos deseaban que continuara en su avance.

Forrest Pogue escribió: "El 8 de junio las fuerzas americanas y británicas habían cerrado el vacío inicial existente en el río Drôme entre el V Cuerpo y el XXX Cuerpo británico. Entonces el V Cuerpo avanzó a través del boscaje hasta llegar a pocos kilómetros de St. Lô antes de detenerse ante la sólida defensa enemiga y el creciente número de obstáculos que presentaba el terreno."

En otro párrafo, Pogue comenta: "Los alemanes, considerando Caen como la puerta de acceso a París, agruparon todas sus reservas para defenderla y contuvieron a los británicos a poca distancia de la ciudad."

La 1.ª División norteamericana había pasado su prueba en la playa. Habían roto la barrera defensiva, pero la barrera cayó sobre ellos. Aún así, durante una semana, el avance fue tranquilo.

El enigma del general Bradley subsiste. El informe del Comandante Supremo dice:

"Aparte del factor de sorpresa táctica, el número comparativamente poco elevado de bajas que hemos tenido en todas las playas, excepto "Omaha", se debe en gran medida al éxito de los modernos elementos mecánicos empleados y al sorprendente efecto moral y material producido por la masa de carros de combate desembarcada en las primeras oleadas del asalto. Es muy dudoso que las fuerzas de asalto hubieran podido afirmarse en las playas, sin la ayuda de estas armas."

Probablemente nadie sabrá jamás lo que el general Bradley pensaba al respecto. ¿Por qué había rechazado los carros reventaminas, los Petards y todo el resto del material acorazado de Hobart?

Chester Wilmot creía que era debido al desdén de Bradley hacia la "falta de confianza y exceso de seguridad" de los británicos. El no neecsitaba afanarse para encontrar el número suficiente de hombres, como tenían que hacer los británicos y los alemanes. En lo que a Bradley concernía, tanto los británicos como los alemanes estaban acabados, y así era en verdad.

"El análisis de lo ocurrido evidencia

que las tropas americanas pagaron un alto precio por la indecisión de sus altos mandos a la hora de aceptar el ofrecimiento de Montgomery de poner a su servicio parte de las fuerzas acorazadas especializadas de Hobart."

Liddell Hart, por su parte, añade que el caso es aún más chocante teniendo en cuenta que las cadenas revientaminas iban adaptadas a los carros Sherman "para que no surgieran problemas de adaptación".

Es muy posible que la exagerada anglofobia de Bradley se concentrara en el general Montgomery. Pero cualquiera que fuera la razón, los americanos pagaron su tributo al Día-D en la playa Omaha",

Pero en la noche del 6 de junio estas cuestiones quedaban ya muy lejos. La misión de aquellos que estaban al mando de batallones y regimientos era mantener la disciplina de sus unidades y luchar con todas sus fuerzas y a la mayor velocidad posible para lograr los objetivos del Día-D.

El costo del día en muertos no fue superior a 2.500 hombres, 1.000 de ellos en "Omaha". En Towton Field, el 29 de marzo de 1461, 33.000 hombres fueron muertos a espada y enterrados allí mismo. Casi 20.000 hombres de entre las tropas británicas murieron el primer día de la Batalla del Somme en 1916. Pocos hechos subrayan más claramente el fin de la larga historia de la guerra, y marcan el comienzo de algo nuevo, infinitamente terrible y perturbador para el espíritu de la especie humana. La guerra se había convertido en una batalla de máquinas contra máquinas. Miles de millares de toneladas de explosivos, de cobre, bronce, hierro, acero, bombas, ladrillos, mortero, hormigón, cañones, carros de combate, vehículos, barcos, todo "hecho añicos". Puentes, ferrocarriles, polvorines, fábricas, ciudades enteras reducidos a escombros. Guerra para bulldozers.

Y no tardaron los hombres que controlaban los bombardeos en darse cuenta de su fuerza, haciendo casi imposible el avance de las tropas de a pie. Será un día desgraciado para el mundo cuando los hombres no puedan avanzar sobre sus pies.

Eisenhower: Día-D más 1. Su plan había tenido éxito.



Algunos títulos disponibles de Editorial San Martín

ENCICLOPEDIA EN COLOR

CAZAS 1919-39
Kenneth Munson

CAZAS 1939-45
Kenneth Munson

CAZAS EN SERVICIO
Desde 1960
Kenneth Munson

UNIFORMES DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA
José María Bueno

BOMBARDEROS 1919-39
Kenneth Munson

BOMBARDEROS 1939-45
Kenneth Munson

BOMBARDEROS EN SERVICIO
Desde 1960
Kenneth Munson

UNIFORMES MILITARES DE TODO EL MUNDO
Preben Kanniq

ACORAZADOS
José Martín López

COLECCION ALCA

LA AVIACION EN LA GUERRA DE ESPAÑA. Vols. 1, 2, 3 y 4
Salvador Rello

VEHICULOS BLINDADOS
Fred Vos

LOS ULTIMOS AVIONES SUPERSONICOS
B. van der Klauw

ARTILLERIA MODERNA
Fred Vos

FUERA DE COLECCION

BUQUES DE GUERRA ESPAÑOLES (1885-1971)

Por primera vez un libro recopilando los buques de la Armada española, con numerosísimos dibujos fieles reproducciones de los buques y cien fotografías.

LOS RUSOS EN EL MEDITERRANEO
Vicente Talón

PILOTOS DE CAZA
Edward Sims

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

BATALLAS Rojo

Pearl Harbour, por A. J. Barker.
La Batalla de Inglaterra, por E. Bishop.
Kursk. Encuentro de fuerzas acorazadas, por G. Jukes.
Golfo de Leyte. Una armada en el Pacífico, por D. Macyntire.
Midway. El punto de partida, por A. J. Barker.
Día-D. Comienza la invasión, por R. W. Thompson.
Tarawa. Ha nacido una leyenda, por H. Shaw.
La Defensa de Moscú, por G. Jukes.
Batalla de la Bolsa del Ruhr, por Ch. Whiting.
El Sitio de Leningrado, por A. Wykes.
La Batalla de Berlín. Final del Tercer Reich, por E. Ziemke.
Salerno. Un pie en Europa, por D. Mason.
Beda Fomm. La victoria clásica, por K. Macksey.
Dien Bien Phu, por J. Keegan.
Iwo Jima, por M. Russell.

ARMAS Azul

Armas Secretas Alemanas. Prólogo a la Astronáutica, por B. Ford.
Gestapo SS, por R. Manvell.
Comando, por P. Young.
Luftwaffe, por A. Price.
Lanchas Rápidas. Los bucaneros, por B. Cooper.
Armas Suicidas, por A. J. Barker.
La Flota de Alta Mar de Hitler, por R. Humble.
Armas Secretas Aliadas, por B. Ford.
Paracaidistas en Acción, por Ch. Macdonald.
T-34 Blindado Ruso, por D. Orgill.
ME-109. Un caza incomparable, por M. Caidin.
La Legión Cóndor. España 1936-39, por P. Elstob.
La Flota de Alta Mar Japonesa, por R. Humble.
El Caza Cohete, por W. Green.
Waffen SS. Los soldados del asfalto, por J. Keegan.
División Panzer. El puño acorazado, por K. Macksey.
El Alto Estado Mayor Alemán, por Barry Leach.
Armas de Infantería, por J. Weeks.
Los Tigres Voladores. Chennault en China, por R. Heiferman.
Cero. Un caza famoso, por M. Caidin.
Los Cañones 1939-45, por I. V. Hogg.
Granadas y Morteros, por I. V. Hogg.
El Jeep, por F. Denfeld y Fry.

CAMPAÑAS Verde

Afrika Korps, por K. Macksey.
Bombardeo de Europa, por N. Frankland.
Incursiones. Fuerzas de choque del desierto, por A. Swinson.
Barbarroja. Invasión de Rusia, por J. Keegan.
Operación Torch. Invasión angloamericana de Africa del Norte, por V. Jones.
La Guerra de los Seis Días, por A. J. Barker.
Tobruk. El asedio, por J. W. Stock.
La Guerra del Yom Kippur. Enfrentamiento árabe-israelí, por A. J. Barker.

PERSONAJES Morado

Patton, por Ch. Withing.
Otto Skorzeny, por Ch. Withing.
Hitler, por A. Wykes.
Tito, por P. Auty.
Mussolini, por C. Hibbert.
Zhukov. Mariscal de la Unión Soviética, por O. Preston Chaney Jr.
Rommel, por Sibley y Fry.

POLITICOS Negro

Conspiración contra Hitler, por R. Manvell.
La Noche de los Cuchillos Largos, por N. Tolstoy.

SAN MARTIN

HISTORIA DEL SIGLO DE LA VIOLENCIA

batallas libro nº 7

Resultaba difícil, en los últimos días, para cualquier hombre o mujer de Inglaterra que participara, aunque fuera en el grado más humilde en el gran esfuerzo del día D, imaginar que pudiera existir cualquier otra cosa. La cosa por sí misma parecía "total". Durante cuatro años Gran Bretaña había resistido con todos sus esfuerzos... Ahora el momento de la verdad se acercaba a gran velocidad.

